

LE RÉSEAU DU NORD

SES ORIGINES, SON RÔLE, SON ACTIVITÉ

THÈSE

pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le jeudi 10 mars 1932 à 14 heures.

PAR

Jean VILLAIN

PRÉSIDENT : M. ROGER PICARD, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. PERREAU, Professeur.

M. TRUCHY, Professeur.

LILLE
IMPRIMERIE L. DANIEL
93, Rue Nationale

1932



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE RÉSEAU DU NORD

Ses origines, son rôle, son activité

LE RÉSEAU DU NORD

SES ORIGINES, SON RÔLE, SON ACTIVITÉ

THÈSE

pour le Doctorat en Droit

Présentée et soutenue le jeudi 10 mars 1932 à 14 heures.

PAR

Jean VILLAIN

PRÉSIDENT : M. ROGER PICARD, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. PERREAU, Professeur.

M. TRUCHY, Professeur.

LILLE

IMPRIMERIE L. DANIEL

93, Rue Nationale

1932

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX

- COLSON. — Les garanties d'intérêt et de budget.
- A. PICARD. — Les Chemins de fer (Dunod et Pinat 1918).
- CARPENTIER et MAURY. — Traité des Chemins de fer.
- THOWISTE. — Etude des conventions financières conclues entre l'Etat et les Compagnies de Chemins de fer.
- VARENNES. — Accroissement de la vitesse des trains express en France 1854 à 1895 (Société des Ingénieurs de France. — Bulletin de Novembre 1895).
- L. FINET. — Contribution à l'étude des trains à très grande vitesse (Royer-Paris 1895).
- D. BANDERALI. — La vitesse des trains express et ses conséquences techniques.
- R. GODFERNAUX. — Aperçu de l'évolution des Chemins de fer français de 1878 à 1928.
- R. GODFERNAUX. — Les Grands Réseaux français depuis la guerre (Revue politique et parlementaire, 10 Juin 1931).
- X. . . — Ingénieur Chef de la Traction. — Conférence du 6 Avril 1889 à la Société française pour l'avancement des sciences.
-

II. — REVUES ET PÉRIODIQUES

- Revue Générale des Chemins de fer.
- Revue Générale des Chemins de fer et des Tramways.
- Chronique des Transports.
- Bulletin des Transports.
- L'Europe Nouvelle.
- Revue d'Economie Politique.
- Marcel PORTE. — Chronique des Transports dans la Revue d'Economie Politique.
- Bulletin de l'Association Internationale des Congrès des Chemins de fer. — XI^e Session 1930, XII^e Session 1931.
- Revue des Usagers de la Route.
- Le Poids Lourd, Revue. — 1, rue Tardieu, Paris.
- Revue des Agriculteurs de France, N° 4 bis, Session Générale de 1930.
- BAUDRY de SAULNIER : Illustration du 28 Novembre 1931.

- DEMANGEON : Le rail et la route. — Annales de Géographie. — 15 Mars 1930.
Animateur des Temps Nouveaux. — Nos Chemins de fer. — 30 Octobre 1931.
Grands Réseaux de Chemins de fer français. — Des faits et des chiffres. — Octobre 1931.
R. DAUTRY. — l'Economiste Européen. — Les Transports : le Redressement à faire, 18 Septembre 1931.
Nord Magazine. — Revue Mensuelle du Chemin de fer du Nord.
HANRIOT-MARTY. — Le Capital (partie économique). Le rail et la route en Allemagne, 1930.
Le Temps. — Supplément économique et financier.
La Journée Industrielle.
-

III. — OUVRAGES SPÉCIAUX

A. — CHEMINS DE FER

- L. PONDEVEAUX. — Le Nord. — Etude historique et technique d'un grand Réseau français. — Edition du Mercure de Flandre. — Lille, Novembre 1931.
F. SARTIAUX La formation du Réseau du Nord. — Les Conventions de 1883 et de 1921. (Conférence faite en 1931 aux Attachés du Réseau).
H. LAMBERT. — Monographie du Réseau du Nord (Dunod et Pinat 1907).
P. E. JAVARY. — L'effort du Réseau du Nord pendant la guerre (Danel 1921).
H. LE GRIX. — Œuvres Sociales du Réseau du Nord (Conférence faite en 1931 aux Attachés du Réseau).
FOURNIER. — Rapport sur les Grands Réseaux Français.
Rapports du Conseil d'Administration de la Compagnie du Nord de 1845 à 1931.

B. — RAIL ET ROUTE

- P. GUÉRIN. — La concurrence de l'Automobile et des Chemins de fer. — Thèse. — Paris. — Sirey. — 1931.
G. BERTRAND. — Le Rail et la Route. — Thèse. — Paris. — F. Loviton & C^{ie} 1931.
G. D. DUPUIS. — Le Rail et l'Aile. — Thèse. — Les Presses Modernes 1931.
-

LE RÉSEAU DU NORD

Ses origines, son rôle, son activité

INTRODUCTION

Il est indéniable que, depuis une dizaine d'années, les voies de communication subissent, dans leur utilisation, une métamorphose remarquable. On aurait tort de croire que c'est la dernière. Elle fait partie de l'évolution perpétuelle d'un monde, en marche, qui s'en va vers des destinées inconnues...

On peut dénombrer les faits du passé ; il est bien difficile de prévoir l'avenir qui nous réserve tant de surprises. Ce que l'on peut dire, c'est qu'il est des périodes de subites transformations, que suivent de longs intervalles de temps pendant lesquels une stabilité relative s'établit, à moins que ce ne soit des périodes de recul.

Les moyens de transports, qu'ont utilisés les hommes, à travers les âges, n'ont point échappé à cette règle fatale qui s'impose à l'humanité, non comme une loi inéluctable engendrant le découragement, mais, au contraire, stimulant le génie réalisateur.

La caractéristique des moyens de transport, anciens et modernes, est de se surajouter les uns aux autres sans s'éliminer. C'est ainsi que la marche à pied, le portage manuel ou à dos d'homme, n'ont pas été supprimés par le dressage du cheval, des éléphants et des chameaux ou de la création des chars, des voitures, de la machine à vapeur et du moteur à explosion.

Les gestes ont seulement changé de direction et de but, lorsqu'un nouveau moyen de transport se généralisait, mais on peut dire que, malgré tous les modes de traction, mis à la disposition des hommes modernes, ceux-ci accomplissent, dans leur ensemble, plus de marche et de mouvements manuels que les hommes d'autrefois qui économisaient leur peine, soit aux dépens du rendement économique, soit aux dépens de leurs contemporains esclaves.

Le rayon d'action d'un homme des cavernes ne dépassait pas quelques kilomètres et ses gestes se limitaient à la chasse. Les Égyptiens, les Grecs, les Romains — s'ils n'étaient pas à cheval — s'abandonnaient dans des litières ; les Rois Fainéants nous donnent un exemple que suivaient les fonctionnaires de l'époque. Ce n'est qu'à mesure que des moyens de transport rapides se créèrent que la machine humaine multiplia sa fonction.

Pour nous la formule « Ceci tuera cela » n'est point applicable à notre matière. Ne voyons pas les événements présents par le grand bout de la lorgnette ; ils sont des incidents passagers. L'important est de savoir s'adapter aux circonstances et bien connaître l'organisme qui subit une crise. C'est sous cet angle que nous essaierons d'analyser un Réseau ferré, qui nous est particulièrement cher : le Nord.

Dans ce but, nous étudierons, dans une première partie, le passé de la Compagnie du Nord. Quatre-vingt-sept années d'histoire nous apprendront que des fluctuations ont affecté l'exploitation d'un mode de locomotion sans détruire son utilité.

Dans une deuxième partie, nous passerons en revue les divers problèmes qui caractérisent le Chemin de fer du Nord, en permettant de dégager cette idée, que nous considérons comme essentielle, à savoir que la question des Chemins de fer se pose différemment pour une région donnée à un moment donné.

Enfin, dans une troisième partie, nous enregistrerons tout particulièrement les théories et les faits économiques qui affectent la période actuelle.

Il nous reste un devoir agréable à remplir. Nous devons témoigner notre reconnaissance respectueuse à M. Roger PICARD, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, qui nous a guidé de ses conseils éclairés.

Nous devons remercier tous ceux qui nous ont facilité l'édification de ce travail par leur compétence et leur aide bienveillante, en particulier :

M. GIRARD, Secrétaire Général de la Compagnie du Nord, qui nous a autorisé à prendre connaissance, par l'entremise de M. DAUZET, Archiviste du Réseau de toute une variété de documents intéressant notre sujet.

M. F. SARTIAUX, Chef des Services Administratifs, dont la conférence, faite ces temps derniers, est riche de statistiques, que nous publierons, avec l'autorisation de l'auteur, à la fin de cet ouvrage ;

M. LE GRIX, Chef Adjoint du Service du Personnel, dont la causerie faite aux Attachés, en Janvier 1931, nous a été d'un inestimable concours pour la rédaction du chapitre y ayant trait ; M. PERNOT, Sous-Chef de l'Inspection Générale des Comptabilités ; M. SABOURIN, Ingénieur Principal du Service Central de l'Exploitation ; M. CHEVALLIER, Inspecteur principal des Services Techniques. M. DELANNOY, Inspecteur Principal Adjoint, dont les indications nous ont été très précieuses ; M. MADELINE, Inspecteur Divisionnaire ; M. CHALUMEAU, Chef de Bureau principal au Secrétariat de l'Exploitation ; enfin, M. Jean PRIOU, Avocat à la Cour de Paris, qui nous a donné les plus utiles conseils sur les questions routières.

PREMIÈRE PARTIE

Formation historique du Réseau du Nord.

Le 5 Février 1846, sous la présidence de M. le Baron James DE ROTHSCHILD, se réunissait, en assemblée générale extraordinaire, et pour la première fois, le Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Un peu plus de six mois auparavant, le 19 Août 1845, un acte de société, passé par devant M^{es} ALPHEN et DUPONT, notaires à Paris, déterminait les statuts de la future Compagnie du Nord (1). Une ordonnance royale du 20 Septembre 1845 approuvait ces statuts et MM. DE ROTHSCHILD, HOTTINGUER, BLOUNT et C^{ie}, bénéficiaires d'une ordonnance royale du 10 Septembre 1845 — sanctionnant l'adjudication du Chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique — faisaient apport à la jeune Société de leur adjudication. La Compagnie du Chemin de fer du Nord était née.

Le but de l'assemblée générale extraordinaire était d'opérer la fusion de la Compagnie du Nord avec la Compagnie soumissionnaire du Chemin de fer de Creil à Paris, qui avait été créée pour soumissionner le Chemin de fer de Creil à St-Quentin.

(1) La société avait une durée de 33 ans prolongée, par décret du 18 Février 1852, de 99 ans devant expirer le 19 Septembre 1947 ; enfin le décret du 26 Juin 1857 fixait au 31 Décembre 1950 le terme de toutes les concessions de chemins de fer ainsi que la durée de la société.

Le fonds social avait été primitivement fixé à 200.000.000 de francs, divisé en 400.000 actions de 500 fr. émises au pair. En 1857, le nombre des actions fut porté à 525.000, par la création de 125.000 actions nouvelles qui furent émises à 575 fr. ; chacune de ces 525.000 actions qui portaient le capital à 210.000.000, avait droit 1/525.000 dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise. L'intérêt des dividendes à 4 % était de 8 fr. par semestre, payable le 1^{er} Juillet et le 1^{er} Janvier.

Le Conseil d'Administration était composé de 26 à 28 membres ; chaque membre devrait être propriétaire de 100 actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions. L'assemblée générale annuelle était fixée courant Avril :

Elle est composée de tous les titulaires ou porteurs d'au moins 40 actions qui les ont déposées 15 jours au moins avant la date de la réunion. Chaque membre

Cette Société, constituée avec l'assentiment unanime des Administrateurs de la Compagnie du Nord, était composée de MM. de ROTHSCHILD frères, HOTTINGUER et C^{ie}, Charles LAFITTE, BLOUNT et C^{ie}, Duc de GALLIÉRA, PEREIRE, etc..., la plupart membres déjà du Conseil d'Administration de la Compagnie du Nord.

L'Assemblée générale autorisa cette fusion qui devait se réaliser le 1^{er} Avril 1847. Le même résultat ne put être obtenu avec la Compagnie du Chemin de fer d'Amiens à Boulogne qui ne s'adjoignit au Nord qu'à la suite d'un retentissant procès, le 9 Juillet 1851.

Les préoccupations du Conseil d'Administration en 1846 étaient, avant tout, d'organiser et de créer.

On sait que l'essor des Chemins de fer, en France, ne s'est développé que dix ans après celui de l'Angleterre, de l'Allemagne et des États-Unis ; il avait bien été construit quelques tronçons dans les bassins houillers d'Alès et de St-Étienne, mais ce n'était là que des essais sans importance. Sur le domaine — qui devait être plus tard celui du Nord — n'existait que la ligne de Port-aux-Perches à Villers-Cotterêts qui transportait des bestiaux et des marchandises et qui avait été construite de 1834 à 1836 aux frais, risques et périls de M. CHARPENTIER, l'exploitant.

Sans arrière pensée, nous pouvons donc faire débiter cette vision historique du Réseau du Nord en 1845 et suivre pas à pas, au cours des 87 années d'existence du Réseau, les différentes phases de sa construction et de son exploitation sans entrer dans trop d'énumération, de statistiques, que nous retrouverons dans les chapitres suivants et dans les annexes.

Ce n'est que tout récemment que l'on s'est préoccupé de la vie passée des Grands Réseaux Français, en particulier du Chemin de fer du Nord.

a autant de voix qu'il possède de fois 40 actions sans pouvoir dépasser 10 voix. L'Assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de 30 et représentent au moins le 1/20 du fonds social. Si ces conditions ne sont pas remplies, les délibérations de l'assemblée, sur une deuxième convocation, sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Les délibérations relatives aux emprunts ne peuvent être prises que dans une assemblée générale, réunissant au moins deux dixièmes du fonds social et à la majorité des deux tiers.

En 1909, M. Henri LAMBERT, dans une monographie presque exclusivement composée de chiffres, a présenté un tableau historique du Réseau du Nord ; ce travail a le mérite d'avoir groupé les statistiques publiées, chaque année, depuis 61 ans, par la Compagnie du Nord dans sa brochure annuelle « Rapport du Conseil d'Administration ».

Beaucoup plus vivante et attrayante est la conférence de M. Félix SARTIAUX, Chef des Services Administratifs de la Compagnie, faite en Décembre 1931, aux Attachés du Réseau. A côté de chiffres judicieusement choisis, l'orateur s'est préoccupé de faire revivre devant ses auditeurs la vie commerciale et administrative du Grand Réseau Français.

Enfin, M. Léon PONDEVEAUX a publié tout récemment dans la collection « Les Grands Réseaux de Chemins de fer » un ouvrage sur le Réseau du Nord, riche en documentation, en renseignements et en chiffres.

CHAPITRE PREMIER

Sous la Monarchie de Juillet.

Les dernières semaines de l'année 1845 virent l'adjudication, la rédaction définitive du contrat de société. Le fonds social était fixé à 200.000.000 de francs, divisé en 400.000 actions nominatives de 500 fr. réparties entre 12.492 actionnaires. La confection, la signature et la délivrance des 400.000 actions avaient occupé 45 employés. « C'est le plus grand service de ce genre qui ait été organisé » (1) annonçait fièrement M. Émile PEREIRE, Administrateur. Pendant une période de trois mois, il avait été transféré 571.741 actions (2) se répartissant entre 17.469 actionnaires nouveaux qui avaient acheté à 8.884 vendeurs. On voit combien le public à cette époque se passionnait pour l'acquisition des actions de la Compagnie.

La plus grande activité régnait au Conseil ; on prenait de promptes déterminations. Une commission s'était rendue en Angleterre et en quelques semaines, avait pu se rendre compte des exemples qu'il fallait suivre et des écueils qu'il fallait éviter.

Dès le système général de construction adopté, on commandait le matériel nécessaire et par un souci d'appliquer les règles de Frédéric LIST, pas un travail ni une commande n'étaient exécutés à l'étranger. « Toutes nos commandes ont été faites aux ateliers français », s'exprimait avec énergie le rapporteur. L'État devait livrer 16 locomotives qui, en Décembre 1845, desservaient les embranchements de Lille et de Valenciennes à la frontière belge qui venaient d'être achevés ; 175 machines devaient être mises en service au cours des années 1846 et 1847. La Compagnie avait commandé :

70	voitures	à voyageurs de 1 ^{re} classe
175	—	2 ^e classe
175	—	3 ^e classe.

« Elles seront couvertes et fermées » annonçait-on fièrement.

« Les 1^{re} et 2^e classes avec glaces les 3^e avec des rideaux ».

(1) Rapport Conseil d'Administration du 5 Février 1846 p. 8.

(2) Une fois et demie du nombre total des actions émises.

Pour les wagons de service et de marchandises, on prévoyait une livraison de 3.250 voitures et de wagons.

Les ingénieurs et employés étaient choisis parmi l'Administration des Ponts et Chaussées et l'on exerçait le personnel sur les petits tronçons en construction ou déjà existants (Lille à la frontière belge — Valenciennes à la frontière belge).

La dépense prévue était de 241 à 275.000 fr. par kilomètre, soit une dépense totale d'environ 80.000.000, estimation qui fut dépassée.

Aux termes de l'article 2 du cahier des charges, la Compagnie devait rembourser le montant des crédits votés par les Chambres qui s'élevait à 90.000.000 et cela par quart de 17.500.000 fr. (1) les 1^{er} Janvier 1847-1848-1849-1850, la Compagnie ayant à payer un intérêt annuel de 3 % sur les sommes restant à rembourser à chacune des échéances. Le Réseau ainsi prévu était de 600 kms, établi entièrement à double voie constituant la plus grande entreprise de Chemin de fer existant, à cette époque, en Europe.

Les Ateliers de construction, pour satisfaire à ces demandes, s'ouvrirent dans tous les coins de France : à Paris, à Mulhouse, au Creusot, on construisit les machines ; à Paris, dans le Bas-Rhin et dans le Haut-Rhin des tenders ; à Paris, à Lille, à Valenciennes, à Clermont, à Rouen, à Meung, des voitures et des wagons ; on édifia un grand atelier de réparations à La Chapelle-St-Denis.

L'an 1846 est une grande époque de réalisation dans le domaine de la construction et de l'organisation. Les commandes s'élèvent à 16.748.625 fr. au 16 Février 1846. Elles atteignent plus de 25.000.000 en Avril 1846 devant les nécessités immédiates. Le premier versement des 400.000 actions, soit 125 fr. par action, était effectué suivant un fonds d'utilisation de 50.000.000. L'État, qui avait avancé 90.000.000, par un emprunt, devait recevoir un premier remboursement de 20.000.000 fr., on espérait qu'aucun appel de fonds ne serait nécessaire avant la fin de l'année, les ressources devant s'accroître des produits de l'exploitation.

Le 1^{er} Avril 1846, en effet, on inaugurait les lignes de Lille et de Valenciennes à la frontière belge, de Paris à Épluches, d'Arras à Douai, de Douai à Valenciennes, en présence des princes, et comptant la recette, pour la première de ces lignes, à la fin du mois on enregistrait :

(1) 20.000.000 de francs ayant été déjà remboursés.

pour la première semaine. . .	2.279,90 fr.	par jour en moyenne.
pour la deuxième — . .	3.146,70 fr.	d ^o
pour la troisième — . .	3.254,93 fr.	d ^o

Les voyages étaient devenus moins onéreux qu'en diligence et l'on calculait que le prix était à peu près de moitié ou du tiers selon les classes (1).

On prévoyait, pour bientôt, le trafic Paris-Bruxelles sans changement de voitures (des wagons fermés à clef, directs de Paris à Bruxelles afin d'éviter les fraudes en douane) et la délivrance des places pour certaines gares des deux pays ; la réduction du temps du trajet serait du tiers, ayant pour résultat d'effectuer dans la même journée un parcours, qui demandait un jour et demi à deux jours, économisant en plus les dépenses de route ; sans transition, les régions traversées par le Chemin de fer, allaient bénéficier d'une prospérité accrue. On ne pensait pas encore aux transports à petite vitesse, mais on voyait loin pour la grande vitesse. On prévoyait des trains de lait et de marée, dès que la continuité de la voie serait établie. « Le Chemin du Nord constitue, avec son futur développement de 582 kilomètres de lignes concédées, (Paris-Amiens-Lille-Dunkerque-Valenciennes et Calais) la plus grande entreprise de ce genre existant en Europe » (2).

Enfin, une des préoccupations de l'heure était l'adaptation de la route au rail. « Les Chemins de fer ne touchent pas immédiatement à tous les centres de population » s'écriait le rapporteur (2) devant le Conseil d'Administration. « Il faut dès lors créer entre ces points et la station des moyens prompts, économiques et fréquents. Nous nous sommes adressés d'abord aux entreprises existantes ; il était équitable de leur offrir, sous une autre forme, le travail dont elles auraient été infailliblement dépossédées. Elles ont, en général, répondu à notre appel, et, grâce aux traités passés, le Chemin de fer trouvera, à son début, dans ces entreprises qui auraient pu rester concurrentes, une alliance fondée sur la communauté d'intérêts. Les entreprises qui desservaient Paris et les communes d'Épinay, de Groslay, de

(1) Comparaison entre les prix des diligences et les tarifs établis pour la future ligne Paris-Lille.

	1 ^{re} Classe	2 ^e Classe	3 ^e Classe
Chemin de fer.....	28 fr.	21 fr.	15,40 fr.
Diligence : Été.....	50	40	30
Hiver.....	40	30	25

1^{re} classe = Coupé. 2^e classe = Intérieure et rotonde. 3^e classe = banquettes.

(2) Assemblée Générale extraordinaire des actionnaires du 28 Avril 1846.

Villetaneuse, Écouen, Pierrefitte, Villiers-le-Bel, Sarcelles, Roissy Louvres, abandonnent le parcours Paris à St-Denis pour se raccorder à notre station au moyen d'un service formant ensemble un total de soixante-quatre départs et arrivées par jour. Les voitures de Montmorency à Paris iront à la station d'Enghien ; des services seront bientôt organisés des gares de Pontoise, Gisors et Gournay ; de Beaumont vers Presles, Chambly, Neuilly-en-Nantel, Mouy et Méru à St-Leu sur Chantilly et Senlis » (1).

» Les bateaux à vapeur feront un service de Creil à Compiègne et Soissons (traité avec les Messageries Royales et Générales qui relient le Chemin de fer).

» Ainsi, on mettra de Paris à Boulogne 14 h. 50 au lieu de 20 heures, relation avec l'Angleterre améliorée ».

Le problème, que nous connaissons aujourd'hui, se posait déjà, à cette époque, mais d'une façon inverse, nous donnant un exemple d'adaptation envisagé avec sérénité et sang-froid.

Le bilan de l'année 1846 était attendu avec impatience, car il permettait de constater ce qui avait pu être réalisé en une année et ce qu'il était possible, dans une période de tâtonnement, de prévoir.

La construction avait absorbé d'abord l'attention, mais, au cours de l'été, on s'était rendu compte qu'il fallait dresser un personnel spécial, le sélectionner ; qu'il fallait s'arrêter à un type de matériel avant de passer de grosses commandes. L'État avait bien livré un certain nombre de locomotives, mais il était nécessaire d'améliorer encore la vitesse qui pouvait atteindre de 40 à 50 km. à l'heure.

C'était à travers le Parisis, le long de l'Oise et en Picardie, l'aménagement des gares, le transport des rails, l'installation des plaques tournantes, dont le bruit de tonnerre frappait d'admiration les curieux attroupés, lorsqu'un puissant train de 125 tonnes passait dessus. Enfin, on construisait à Paris la première gare du Nord qui s'avéra bientôt insuffisante (2).

(1) On compte que les services publics collaborant au Réseau du Nord utilisèrent 979 chevaux transportant plus d'un million de voyageurs.

(2) L'Illustration des années 1845 et 1846 a publié d'intéressants articles et des dessins pittoresques sur le Chemin de fer du Nord, et certaines gares du Réseau. A la page 288 de l'année 1846, notons la première gare du Nord. Nous regrettons de ne pouvoir reproduire tous ces documents que M. le Docteur VIMONT, possesseur d'une belle collection, a bien voulu mettre à notre disposition, ce dont nous le remercions ici.

Le 20 Juin 1846 — deux-cent-soixante-treize jours après la constitution de la société — Paris communiquait avec le réseau belge et les Chemins de fer rhénans. Les ingénieurs de l'État remettaient à la Compagnie du Nord 335 kilomètres de chemins de fer, en présence des princes français, ministres du roi et notabilités du royaume.

Fin 1846, le parc de la Compagnie comprenait :

128 locomotives, 46 tenders, 6 voitures salons, 84 voitures de 1^{re} classe, 168 voitures de 2^e classe ; 169 de 3^e classe et environ 1.300 wagons, fourgons et voitures à marchandises.

On avait transporté 1.202.906 voyageurs (1) et le produit net était de 3.413.790 fr.

Les beaux résultats atteints en 1846, ne pouvaient se répéter en 1847. Une période de consolidation et de construction était nécessaire. On procédait à des expropriations et à des acquisitions de terrains. des installations avaient déjà paru insuffisantes. Il fallait agrandir la gare de marchandises de St-Denis, rectifier des courbes dangereuses, créer un raccordement à Longueau pour éviter aux rapides, le rebroussement d'Amiens ; on terminait les gares de Paris, d'Amiens, d'Arras, de Lille, et de Valenciennes, où les voyageurs et le personnel évoluaient, en 1846, au milieu des plâtras et des échelles des peintres, que DAUMIER a caricaturés si plaisamment. Les livraisons de matériel s'effectuent et le Public commence à s'habituer au nouveau moyen de locomotion. 2.612.565 voyageurs empruntèrent le Réseau du Nord et à la veille de la Révolution de 1848 l'excédent des recettes sur les dépenses était de 10.224.923 fr. 53 sur une recette totale de 15.693.138 fr. 63.

(1) Dans le 2^e trimestre 1846, la gare du Nord avait vu s'embarquer, 300.000 voyageurs, celle de Lille 138.000. La gare de Wallers, la moins fréquentée, délivra 797 billets.

CHAPITRE II

La Seconde République.

Dans la nuit du **Mardi 22 au Mercredi 23 Février 1848**, des **barricades** furent élevées rue St-Denis. Au matin, vers onze heures, les voyageurs, qui sortaient de la gare du Nord, virent des gardes nationaux obéir, d'une singulière façon, aux ordres du Préfet de Police et du Général **BUGEAUD**. Des cuirassiers se trouvaient dans l'impossibilité de charger, les baïonnettes de la garde nationale étant indifféremment dirigées contre les manifestants et la troupe. Le lendemain, un gouvernement provisoire était formé, proclamant la République.

Ces événements politiques devaient apporter une perturbation très grave dans le fonctionnement du Chemin de fer du Nord. Toutes les gares de La Chapelle-St-Denis à l'Isle-Adam subirent de graves dévastations : plusieurs incendies furent allumés et, pendant des semaines, on eut à relever des actes de sabotage regrettables. Dans les ateliers, et parmi le personnel de la Traction, des révoltes partielles éclatèrent ; le service des trains fut désorganisé. On comptait 70 voitures et wagons pillés, brûlés ou détruits ; sur l'Escaut, près de Valenciennes, un pont avait été brûlé. L'estimation des pertes s'élevait à 1.100.000 fr.

Les craintes, suscitées pour le matériel, devaient être remplacées bientôt par une nouvelle inquiétude ; le 17 Mai 1848, le gouvernement proposait à l'Assemblée Nationale un projet de reprise des Chemins de fer par l'État. Le Conseil d'Administration réunit en toute hâte une assemblée générale extraordinaire pour faire part de ce danger aux actionnaires, et lui demander de voter une résolution.

On pense combien cette séance fut passionnante ; en pleine crise financière, à une période où le chômage sévissait dans d'effroyables proportions, et où la Bourse s'était effondrée, on comprenait mal que le Gouvernement pût proposer à des actionnaires de les déposséder complètement. Déjà, les grandes sociétés avaient dû suspendre leurs paiements ; une panique se propageait à travers le pays. Louis-Philippe était loin, mais présent à tous les esprits, le regret d'un temps meilleur. Les apostrophes véhémentes pleuvaient sur MM. **ARAGO** et **DE**

LAMARTINE. « M. le Ministre des Finances a sans doute oublié, ainsi que M. DE LAMARTINE, signataires du projet de décret, qu'ils présidaient la commission chargée d'examiner la loi du 21 Juin 1842 ». « Monsieur le Ministre des Finances a oublié, sans doute, que son projet de décret (le rachat) devait être signé de M. ARAGO, Rapporteur du projet de loi de 1838, projet dans lequel le système de l'exécution par l'État était proposé par le gouvernement déchu et qu'il a été repoussé par la Commission » (1).

Évidemment, ce n'était ni la première fois, ni la dernière, que des politiciens, grisés par le Pouvoir, brûlaient ce qu'ils avaient adoré...

Le Ministre des Travaux Publics, en réponse à cette exorde, réclamait, à la Compagnie du Nord, le paiement des échéances qui n'avaient pu être faites à raison de la crise. Le conflit, entre le Gouvernement et la Compagnie, devenait aigu, mais la jeunesse de la République devait engendrer une telle réaction que le projet de rachat ne put être réalisé et que l'évolution politique mit un terme aux discussions.

Cependant, la situation économique ne se rétablit pas immédiatement ; il faut, en effet, toujours plusieurs années pour que les gens se rassurent. Courageusement, il est vrai, le Conseil d'Administration avait écrit au Ministre qu'il protestait contre le rachat, et qu'il désirait, avant tout, donner du travail aux ouvriers en chômage plutôt que de régler ses échéances.

De laborieuses négociations furent entreprises et, le 11 Août 1848, un accord intervint établissant sur de nouvelles bases, le remboursement par la Compagnie des sommes dues à l'État. C'est que, fin Novembre 1847 on avait fait un appel de 75 fr. par action, à verser du 20 Février au 5 Mars 1848. Le geste de versement était à peine esquissé — 18.340 actions avaient rapporté 3.475.950 francs — que la Révolution éclatait. On pense bien que les troubles et le projet de rachat — bien que la confiance soit enracinée dans le cœur des Français — arrêterent l'enthousiasme des actionnaires.

A partir du 19 Mars, plus aucun versement ne se fit ; et, pourtant, le Nord devait 18 millions à l'État, exigibles le 15 Avril. L'accord dont nous avons parlé ramenait la paix et, lentement, les versements reprirent aux échéances, tant des actionnaires vis à vis de la Compagnie que cette dernière à l'égard de l'État, sur les bases suivantes :

(1) Rapport du Conseil d'Administration du 24 Mai 1848, page 7.

versement des actions de 75 francs, ramené à 50 francs ; pour le Nord envers l'État 12 millions par an pendant les deux premières années et 4 millions pendant les années suivantes. Les actionnaires, d'abord écrasés par la dépréciation de leurs titres, et la rareté de l'argent avaient repris confiance et le Nord put rapidement faire face à ses engagements.

Les constructions se poursuivirent quand même, et c'est un argument qu'invoquait la Compagnie du Nord, en disant « si vous nous obligez à vous rembourser les 18.000.000, nous serons contraints d'arrêter les travaux » ; or, en cette période de chômage, il importait que la construction des embranchements Calais-Dunkerque et Creil-St-Quentin ne fût pas ralentie. Aucun chantier, du reste, ne fut fermé malgré la crise. La ligne principale voyait le raccordement de Longueau créé et le 1^{er} Septembre 1848, les embranchements de Dunkerque et de Calais étaient exploités, malgré la nécessité de terminer le doublement de la voie et certains travaux d'art.

Les travaux de la ligne de St-Quentin étaient poussés avec activité et, le 26 Février 1849, était inaugurée la section de ligne Compiègne-Noyon.

Les fonds versés par les actionnaires au 31 Décembre 1848 étaient de 179.456.175 francs. On devait à l'État 51.189.885 fr. 25, à des entrepreneurs près de 5.000.000 et avec les intérêts, dividendes, comptes de réserves et d'amortissement, on atteignait : 183.385.867 fr. 93. Il avait été dépensé 177 millions environ, pour la construction et il restait en caisse soit à la Banque de France, soit chez les Banquiers de la Compagnie 2.940.969,97 fr.

D'autre part, en ce qui concerne le compte exploitation, les recettes étaient toutefois supérieures aux dépenses de 50 % (7.305.933,24 fr. pour 14.336.947,90 fr. de recettes). Il fallait compter une diminution de 200.000 voyageurs par rapport à 1847 et de 3 % quant aux marchandises. C'est principalement les premières classes qui avaient été désertées.

La conception de la collaboration des autres moyens de transport avec le Chemin de fer du Nord était envisagée avec intelligence. Les trains correspondaient directement avec les paquebots depuis le 1^{er} Février 1848 ; un accord avait eu lieu avec la Compagnie du Chemin de fer de Douvres à Londres afin d'éviter toute perte de temps. En gare de Dunkerque, en vue de remédier aux frais de camionnage, de chargement et de déchargement, le rail était construit jusqu'à l'embarquement.

La Compagnie se préoccupait de la liaison des services routiers avec ses trains. Des conventions étaient passées avec les entrepreneurs : 672 chevaux transportaient, sur un parcours de 4.272 km., 1.391 voyageurs par jour, soit 413.228 pour l'année 1848.

Grâce à ces transports par route, le Chemin de fer du Nord estimait à 1.650.000 francs, la recette procurée par les voyageurs et les messageries. Il accordait, d'ailleurs, aux entreprises de voitures des subventions se montant à 122.617 francs.

Enfin, on procédait à l'installation du télégraphe électrique sur la ligne Paris-Lille-Valenciennes, ce qui permettait de réaliser des économies dans les frais de l'exploitation en supprimant nombre de machines de secours qui, éventuellement, restaient stationnées dans des gares intermédiaires.

Dès le début de 1849, les mauvaises heures de l'année précédente n'étaient plus qu'un souvenir. Avec satisfaction, M. PEREIRE constatait que les circonstances étaient favorables, que les recettes s'amélioraient, que les dépenses diminuaient, que les arrangements financiers avaient, enfin, permis d'éviter des catastrophes.

La conclusion de l'importante convention du 4 Février 1850, conclue entre le Réseau du Nord et le Ministre des Travaux Publics, concernant la prorogation de la concession et modifiant les conditions de remboursement des sommes dues à l'État, stabilisait, désormais, les rapports entre l'État et la Compagnie.

En échange de l'aménagement de la dette, la Compagnie prenait l'engagement d'exécuter la construction du Chemin de fer de St-Quentin à Jeumont dans un délai de huit ans. Un crédit de 40 à 42 millions était considéré comme nécessaire à cette édification.

Insensiblement, la dépression se comblait et une Assemblée Générale extraordinaire, réunie le 30 Avril 1850, constatait que les comptes se soldaient pour l'année 1849 par un excédent de 10.804.485,94 fr.

Les travaux reprirent énergiquement et, le 23 Mai 1850, la section de Creil à St-Quentin était complètement livrée à la circulation ; la Compagnie du Nord considérait que, pour la première fois, depuis sa création, l'achèvement complet de son programme était effectué. La dette envers l'État qui était, en Février 1848, de 54.611.767 fr. n'était plus au 31 Décembre 1850 que de 31.312.229,10 fr., on avait anticipé sur certains remboursements. La longueur du Réseau était de 575 kilomètres ; le nombre de voyageurs 3.691.771. Les recettes

atteignaient 22.674.411,46 fr. -- déductions faites de l'impôt, des subventions, des indemnités — et les dépenses 8.858.124 francs.

*
* *

La lutte c'est la vie. En effet, à peine tout était-il rentré dans l'ordre que des difficultés d'ordre intérieur surgirent dans l'exploitation de la Compagnie.

En 1851, un conflit éclate entre la Compagnie Amiens-Boulogne et le Nord. Une assemblée générale extraordinaire du 26 Août 1851 se réunit aux fins de statuer sur un projet de fusion avec la Compagnie du Chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

La lutte entre les deux Compagnies n'avait pas eu pour résultat de faire baisser les tarifs vers la Mer du Nord. En effet, l'article 41 *bis* du Cahier des Charges voulait que toute réduction de tarifs, consentie sur une des sections de la ligne du Nord en faveur des voyageurs et des marchandises allant de Paris à Calais, fût admise jusqu'à concurrence de la même somme sur la section Paris-Amiens en faveur des voyageurs et marchandises s'adressant à la Compagnie du Chemin de fer d'Amiens à Boulogne. Le procès, porté devant la Cour de Cassation par la Compagnie du Nord, fut perdu ; un accord intervint et le Chemin de fer du Nord absorba la ligne Amiens-Boulogne.

CHAPITRE III.

L'Empire 1852-1870.

C'est l'époque de la prolongation des concessions avec des délais plus ou moins larges et clauses de rachat. En échange des remboursements anticipés et des nouvelles conditions d'intérêt, la Compagnie s'engageait, à construire, outre la ligne St-Quentin-Maubeuge, des embranchements de Noyelles à St-Valéry, de Maubeuge à Valenciennes par Somain et Le Cateau, de St-Quentin-Arras. On estimait qu'un quart du trafic par canaux serait acquis par la Compagnie du Nord.

Le rapporteur constatait déjà, qu'à mesure que l'on s'éloigne des grands centres de population, l'importance des produits de la G. V. s'affaiblit, suivant une rapide proportion ; on envisageait d'ailleurs exclusivement la construction d'une ligne aux bénéfices qu'elle pouvait procurer. L'année 1852 s'achevait par la constatation d'un bénéfice considérable : 18.771.489,78 fr. d'excédents. .

1853.

La constitution du « Nord Belge » caractérise l'année 1853. Une convention du 17 Juin 1853 intervenait entre la Compagnie du Chemin de fer de Charleroi à Erquelines et le Nord ; d'autre part, le Chemin de fer de Ceinture qui avait été concédé, par décret du 10 Décembre 1851, se voyait réorganisé, en 1853, à la suite de l'importance du trafic. On vise toujours à supprimer ou à atténuer le principal inconvénient qui découle du Chemin de fer : le camionnage et le transbordement. Déjà, on est contraint d'agrandir des gares, de refaire des voies qui n'étaient pas assez solides. Enfin, on conçoit une politique d'avenir d'une sagesse qu'il est utile de se rappeler et de méditer « Ce serait faire acte d'imprudence et de faiblesse que de léguer trop de charges à l'avenir par condescendance pour le présent » (p. 26, rapport du 24 Mai 1854). Dans le bilan de 1853, il convient de remarquer, la prospérité de la Compagnie du Nord qui, sur 35.000.000 de recettes, se voyait capable d'affecter une part presque égale de 12.000.000 de francs aux dépenses et aux actionnaires. On était encore

loin de la garantie d'intérêt. Notons qu'à cette époque les 370 km. de Paris-Bruxelles se faisaient en 7 h. 30 (actuellement un régulier toutes classes met 5 h. 30), et les 614 km. Paris-Cologne en 14 h. 45 et après la constitution du Nord-Belge 11 h. 30, Paris-Erquelines en 5 h. 30.

1854.

C'est la belle période économique de l'Empire. On se félicite de la prospérité croissante. Le luxe apparaît, même dans la publication du compte rendu de l'assemblée générale, dont le papier et le texte sont soignés. On voit grand. On refait presque toutes les voies avec des rails de 37 kg. par mètre (antérieurement 15 kg., actuellement 46 kg.).

Il est vrai qu'on donne comme argument avec la même naïveté que de nos jours, que c'est dans un but d'économie, que « la Compagnie trouvera dans une diminution sensible des frais d'entretien, le dédommagement qu'elle s'impose pour cette opération ». On agrandit les garages de La Chapelle, Longueau, Amiens, Valenciennes, etc... la gare de Paris où « tous les services étouffent dans des espaces insuffisants ». On modifie des courbes et, suprême innovation, on active la construction de la ligne St-Quentin à Jeumont « en recourant à l'éclairage électrique de nuit afin de prolonger la durée des journées de travail pendant la mauvaise saison » (p. 6, rapport 1855). Enfin, on projette de construire la ligne de St-Denis à Creil dont la hauteur des Plateaux — qui exigent deux rampes — terrifie les Ingénieurs. Fin 1854, le réseau était embouteillé, l'évacuation des marchandises en abondance se faisait avec « un peu de confusion » avoue-t-on. On se plaint des avaries, et des indemnités qu'il faut payer. Période d'abondance cyclique après la crise de 1848 ; aussi, doit-on faire des commandes d'urgence :

50 locomotives à voyageurs,	
100 — à marchandises,	
26 — de manœuvres,	
2.000 voitures à voyageurs et à marchandises,	

soit une augmentation de 20 à 30 % du parc du Réseau pour les lignes existantes.

Cette activité — qui exige un effort de tous — détermine la Compagnie du Nord à se préoccuper de son personnel bien avant que des lois sociales soient venues obliger le patron à veiller au présent et à l'avenir de ses ouvriers. Avec timidité, d'abord, elle avait conçu un projet de

caisse de retraites ; il faut, pense-t-elle maintenant, resserrer de plus en plus les liens qui attachent employés et ouvriers à son entreprise : une retenue de 3 %, obligatoire pour les employés et facultative pour les ouvriers, est décidée à partir du 1^{er} Juillet 1856 ; après 25 ans de service, on touchait une rente viagère (rapport 1855, p. 12).

1855.

L'Exposition Universelle de 1855 devait stimuler encore l'activité du Réseau du Nord ; le chiffre des voyageurs passe à 5.549.602 pour 730 km. de lignes exploitées. Le renouvellement des voies se poursuit et l'ouverture de la ligne de St-Quentin à Erquelines a lieu en Octobre 1855. On poursuit l'organisation de la caisse des retraites. Le bénéfice est de près de 30.000.000 fr. pour 51.000.000 fr. de recettes et 18.000.000 fr. de dépenses.

1856.

Au milieu de la prospérité générale, comme il n'y a pas d'histoire pour les Réseaux heureux, il se produit un événement qui permet au rapporteur d'assombrir un peu le tableau en s'étendant longuement sur un vol commis à la caisse de la Compagnie. Nous apprenons ainsi que les coupables se sont réfugiés en Amérique et seront sans doute extradés. Le bénéfice n'en reste pas moins de 28.000.000 avec une diminution de 2.000.000 fr. pour les actionnaires.

1857.

L'année 1857 fut marquée par une crise financière et commerciale qui se prolongea en 1858. Cependant la Compagnie du Nord n'en fut pas affectée. On continua à réviser les lignes en exploitation construisant de nouveaux bâtiments pour remise de locomotives, ateliers de forges, d'ajustage et de montage. Les lignes de Tergnier à Laon et de Creil à Beauvais furent ouvertes à l'exploitation en Septembre 1857. On poursuivit la construction de la ligne Busigny à Somain, desservant les charbonnages de Douchy et de Denain en même temps que celles de Louches à Busigny par Bouchain et Cambrai. L'importance économique de ces deux lignes était considé-

nable et on espérait qu'elles n'enlèveraient aucun trafic aux lignes préexistantes, ce qui était un souci constant. On n'imaginait pas à cette époque qu'un trafic augmentât sur une ancienne ligne, si l'on exploitait une ligne voisine. Une série de nouvelles lignes était projetée pour une longueur de 435 km. :

Paris-Soissons	103 km.
Boulogne-Calais	43 km.
Rouen-Amiens	120 km.
Amiens-St-Quentin	71 km.
Lignes houillères du Pas-de-Calais ..	84 km.
St-Ouen-L'Aumône-Pontoise	3 km.
Chantilly à Senlis.....	11 km.

	435 km.

Primitivement, quelques-unes de ces lignes devaient être entre les mains d'autres Compagnies mais, préoccupé de la concurrence, le Nord en obtint leur concession.

La grande préoccupation est toujours de construire des lignes qui rapportent. Toutefois, pour la ligne Calais-Boulogne, on invoque le motif que le Gouvernement souhaite : l'amélioration des relations avec l'Angleterre. Enfin, le Nord absorbe la petite ligne de Villers-Cotterêts aux Portes-aux-Perches, une des premières voies ferrées construites en France.

La convention avec le Gouvernement, relative à ces nouvelles concessions pose comme conditions ; la réduction des transports effectués pour le service postal, l'abaissement des tarifs pour les troupes de terre et de mer ; les traités particuliers avec le commerce sont interdits. On procède à un remaniement de tous les tarifs marchandises tenant compte de l'expérience acquise pendant 12 ans. Le principe des tarifs préférentiels et des réductions conditionnelles de prix est reconnu.

Les statuts de la Compagnie sont modifiés à la suite de l'augmentation du capital social (125.000 actions nouvelles, devant produire 71.875.000 fr. au taux d'émission de 575 fr.) ; 9.584 actions ne purent être placées et devaient être vendues par le soin du Conseil d'Administration. Un premier appel de 200 fr. fut fait.

1858.

L'année 1858 vit l'acquisition d'une ligne belge d'Hautmont à St-Ghislain, le 4 Juin 1858. Les travaux se poursuivirent sur les concessions autorisées de 1859 et la prospérité du Réseau se manifesta par un excédent des recettes sur les dépenses de 33.611.656,43 fr. sur un total de 58.480.123,05 de recettes. Le Nord comptait :

405 locomotives,
1.237 voitures à voyageurs,
8.205 wagons à marchandises,

le nombre des voyageurs avait atteint cette année là 6.648.356.

1859.

Les travaux subissent un ralentissement et des retards. Quelques améliorations sont effectuées comme l'installation de l'éclairage par le gaz à St-Denis, Beauvais, Chauny, Tergnier, Maubeuge. Toutefois la nouvelle ligne St-Denis-Creil fut, après de nombreuses difficultés, mise en service et donna lieu à une forte circulation détournant certains trains de la ligne de Pontoise. On conçut la nécessité de construire une nouvelle gare à Paris. Mais l'événement principal fut la convention du 28 Avril 1859, passée en 1858. Aux termes de cette convention, l'ensemble des concessions, aussi bien celles du Nord que celles des autres Réseaux, était divisé en deux parties distinctes : l'ancien et le nouveau réseau. Deux comptes devaient être établis présentant, l'un l'ensemble du capital social ainsi que les dépenses d'exploitation de l'ancien réseau, l'autre les frais de premier établissement et les ressources de capital y afférentes, ainsi que les produits et les dépenses du nouveau réseau. Enfin, un compte spécial était établi pour les lignes Nord-Belges.

1860.

Continuation de l'amélioration de l'ancien Réseau, construction de nouvelles bâtisses, substitution de l'éclairage au gaz à celui à l'huile, installation de sonneries électriques destinées à faire connaître aux gardes l'annonce de trains. La construction des lignes prévues se poursuit sur un rythme normal.

1861.

On livre à l'exploitation le Chemin de fer des Houillères du Pas-de-Calais, la section Sevrans à Villers-Cotterêts et l'on envisage la concession éventuelle des lignes Senlis à Crépy, Beauvais à Gournay, et Soissons à la frontière Belge. La situation financière du nouveau Réseau avec garantie d'intérêts commence à fonctionner et ne donne pas lieu à observation.

1862.

Les travaux de la nouvelle gare de Paris s'avancent ; la ligne de Chemin de fer de Soissons est définitivement ouverte le 2 Juin 1862 et un service direct Paris-Reims peut être établi (Section Est).

Le 9 Août 1862, la ligne Chantilly-Senlis est inaugurée. Le Réseau atteint 1.010 km., transportant 8.847.214 voyageurs avec 502 locomotives, 1.532 voitures à voyageurs, 11.537 wagons à marchandises.

1863-1864.

En 1863 et 1864, on discute la nécessité de revenir à l'ancien système en supprimant les deux Réseaux. Aucune discussion n'ayant abouti, il convient d'attendre la décision du corps législatif. La gare de Paris est à peu près terminée, elle avait coûté plus de 6.000.000 de francs. On supprime les passages à niveau pour les remplacer par des passages inférieurs ou supérieurs (p. 8, rapport 1865 — 20 Avril). On poursuit la construction des lignes :

Boulogne-Calais,
Amiens-Rouen,
Amiens-Tergnier,
Soissons-Laon,
Lille-Tournai,

et l'on achève la ligne Achette-Hirson et Valenciennes à Achette. Il doit être procédé à plusieurs emprunts. En faisant le bilan, on constate en effet que le montant des frais de premier établissement de l'ancien réseau était de 445.298.500 fr. dont les recettes avaient été assurées par le capital social et l'emprunt. Le bénéfice était toutefois de 45.947.208,27 fr. sur 75.726.116,44 fr., le chiffre des dividendes n'était plus le même que celui des dépenses mais bien au-dessous.

1865-1866.

Le 22 Mars 1865, une convention, renouvelant celle du 8 Mars 1864, abrogeait le traité de 1859. En échange, la Compagnie du Nord s'engageait à construire deux lignes nouvelles, à introduire des réductions sur les marchandises de 4^e classe du cahier des charges et à régler ses relations avec le Chemin de fer Lille-Valenciennes, concédé à une autre Compagnie. La grande gare de Paris est complètement achevée. Les lignes de Soissons à Laon sont ouvertes en Janvier 1866 ainsi que celle de Lille à Tournai.

1867.

On procède à l'achèvement de la nouvelle gare de Lille à Calais d'une voie spéciale de 1.475 m. aboutissant au quai de marée où accosteront les bateaux à vapeur. La substitution des rails pesant 37 kg. par mètre est terminée. Enfin, on double le chiffre des pensions accordées par la Caisse des retraites. Le rapporteur assurait (p. 15, Rapport Conseil d'Administration — 27 Avril 1868) que le système de caisse de retraites, qui fonctionnait depuis près de 13 ans n'avait pas produit d'effets satisfaisants, les pensions liquidées étant trop minimes. Avec quelle précaution à l'époque, toute mesure sociale était envisagée ! Mais c'est un honneur, pour le Réseau du Nord, d'avoir fait appel, dès cette époque, au système de prévoyance sociale.

1868.

Le 15 Novembre 1868 décédait le Baron James DE ROTHSCHILD, Président du Conseil d'Administration du Réseau depuis sa fondation. M. le Baron Alphonse DE ROTHSCHILD succédait à son père. La concession des lignes d'Arras à Étaples, de Gravelines à la ligne de Lille à Calais, de Luzarches-Pontoise était proposée. Le Gouvernement réclamait la construction de nouvelles lignes que les Compagnies ne voyaient pas d'un bon œil, car elles étaient considérées comme une source de déficit. « Il importe — déclarait le rapporteur — de préserver autant que possible notre trafic des détournements qui pourraient être la conséquence des concessions projetées ». C'est l'origine d'un conflit, que nous verrons se développer dans l'avenir. Le Gouvernement proposait, pour passer outre, de concéder ces nouvelles lignes à des Compagnies particulières. On verra ce qu'il est advenu de ce nouvel état de choses.

1869.

Le Gouvernement, pressé de donner satisfaction à des contrées non encore desservies par le Chemin de fer, propose de nouvelles concessions. Pour limiter les désavantages de ces lignes, probablement déficitaires, il estime qu'il appliquera le système de garantie d'intérêts c'était le cas du second Réseau. La loi du 12 Juillet 1865, déterminant la possibilité de créer les Chemins de fer d'intérêt local, inquiète la Direction du Nord qui pense que, sous prétexte d'intérêt local, les nouvelles lignes se ruineront en même temps qu'elles affaibliront le trafic des lignes existantes. « Ces procédés constituent de véritables infractions à la loi de 1865 qui ne sont trop souvent encouragées par les populations à qui on répète, sans cesse, que la concurrence doit amener l'abaissement des prix de transport ». Or, la Compagnie d'intérêt local ne peut avoir des tarifs égaux à ceux d'un grand Réseau, qui a des frais généraux mieux aménagés, et l'on décide d'avoir de l'énergie, de l'attention, et de la vigilance. On s'efforce d'absorber ce qui pourrait servir d'arme contre le Nord. Il est inadmissible, disait-on, que l'on constitue un second Réseau du Nord. C'est pourquoi la Compagnie du Nord traite, pour la concession de nouvelles lignes, dans le département de l'Oise, comme elle l'avait fait, quelque temps auparavant, dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais, et de l'Aisne. Le département de l'Oise accordait, d'ailleurs, une subvention qui pouvait être de 10.000 fr. par km. Une série de traités fut conclue, qui absorbait l'ensemble des concessions nouvelles.

CHAPITRE IV.

La troisième République.

La bourrasque politique qui devait emporter l'Empire, mutiler la France, et troubler les affaires, trouve son écho sur le Réseau du Nord. Mais, lorsqu'on a vécu les années de 1914 à 1918, les malheurs de 1870 ont une répercussion, qui nous semble bien faible, comparée au désastre économique engendré par la Grande Guerre. Toutefois, nous croyons utile de reproduire une partie du rapport de l'Assemblée Générale du 30 Juin 1871 et du 30 Avril 1872, qui dresse un bilan de l'année terrible.

« Messieurs,

« Nous avons eu le regret de ne pouvoir vous réunir à l'époque fixée par les statuts de la Compagnie. Nous nous étions empressés, après la signature des préliminaires de paix, de vous adresser une convocation pour le 28 Avril ; mais des événements si désastreux, et si cruels, qui sont survenus, ont empêché qu'il n'y fût donné suite. Comme toutes les affaires commerciales et industrielles, notre service en a éprouvé un trouble profond, qui a retardé les constatations de faits et les écritures dont les résultats doivent faire la substance même de notre rapport. C'est ainsi qu'il nous a été impossible de vous l'envoyer d'avance comme nous l'avons fait l'an dernier, et comme nous nous proposons de le faire à l'avenir.

» Nous nous félicitons, du reste, avec chacun de vous, Messieurs, de nous retrouver ensemble après cette terrible crise, et de pouvoir vous montrer que notre entreprise est sur pied et malgré ce qu'elle a souffert, qu'elle a conservé tous ses éléments de vitalité ».

.....

« Nous devons aussi, Messieurs, vous entretenir des travaux et dépenses rendus nécessaires par les dévastations et les dégâts que la guerre a causés, en 1870, aux ouvrages d'art, aux voies, aux bâtiments et au matériel roulant de la Compagnie.

» Quarante-cinq ouvrages d'art ont été plus ou moins démolis ou

endommagés ; les plus importants sont : trois de nos ponts sur l'Oise à Pontoise, à Épluches et à Laversine ; le pont de l'Aisne près de Soissons ; les trois viaducs d'Origny, du Gland et de l'Oise près d'Hirson ; le pont du canal de St-Denis, le souterrain de Vierz y ; les deux ponts sur la Somme à Daours et à Aubigny et le viaduc de Saint-Bénin, près du Cateau.

» La restauration de ces douze ouvrages donnera lieu à une dépense de plus de 1.500.000 francs.

» Les bâtiments des deux gares du Bourget et de Landrecies ont été entièrement détruits ; le dépôt de Beauvais et l'une des halles à marchandises d'Amiens ont été brûlés ; des dégâts relativement moins importants ont été commis aux bâtiments d'autres gares.

» Des mesures d'urgence ont été prises sur tous les points pour rétablir la circulation au moyen d'ouvrages provisoires faits la plupart pour une seule voie.

» Cinq jours après l'armistice, nous étions en mesure de contribuer largement au ravitaillement de Paris et, dix jours plus tard, le rétablissement du service était possible sur tout le réseau exploité avant la guerre, à l'exception des parties comprises entre St-Ouen-l'Aumône et Pontoise, Soissons et Laon, Anor et Hirson. Aujourd'hui, il ne reste plus que deux lacunes, Soissons à Crouy et Anor à Hirson qui ont ensemble une longueur de 10 kilomètres environ.

» Le service de reconstruction de nos ponts marche avec activité ; trente de ces ouvrages sont terminés, et le reste sera achevé au plus tard dans les premiers jours d'Août.

» Nos pertes de matériel comprennent quelques voitures à voyageurs, 472 à marchandises et un nombre assez considérable de bâches.

» Nous avons présenté, au mois d'Avril dernier, à M. le Ministre des Travaux Publics, un relevé de ce qui a été détruit, avarié ou détourné à notre préjudice afin d'établir le droit de la Compagnie, à être indemnisée. Vous pouvez être assurés que nous suivrons, avec le plus grand soin, les effets de notre réclamation ; il vous en sera rendu compte à votre Assemblée Générale de l'année prochaine.

» En attendant, les travaux s'exécutent sous le contrôle spécial des Ingénieurs de l'État, qui constatent le montant des dépenses faites ; nous avons ouvert pour ces dépenses un compte particulier d'attente et ce compte sera liquidé au moyen d'indemnités que la Compagnie obtiendra du Gouvernement.

» Notre exploitation a été gravement troublée par des événements déjà rappelés ci-dessus et qui ont spécialement affecté la fin de l'exercice 1870, à partir du 14 Septembre. Vos administrateurs n'ont pas cessé, dans ces tristes circonstances, de veiller aux intérêts de la Compagnie ; le Conseil a siégé à notre centre administratif, pendant toute la durée du siège, par les étrangers ; il en a été de même durant la violente insurrection qui a abouti à un second siège, et à la prise de la capitale. Rien n'a été négligé pour la préservation des immeubles de la Compagnie, situés à Paris et à La Chapelle, et du matériel qu'ils renfermaient ; les dégâts que ces immeubles ont éprouvés n'ont pas donné lieu à une dépense de plus de 4.500 fr. Nous avons été bien secondés par la presque totalité des agents de la Compagnie soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de Paris. Il en est bon nombre qui se sont distingués par un dévouement courageux et intelligent. Nous sommes heureux de leur donner ici le témoignage d'approbation qui leur est dû. Nous avons formé, pour la défense de nos établissements un bataillon de garde nationale composé des agents et des ouvriers des gares de Paris et de La Chapelle. Outre les avantages de sécurité que cette mesure nous a procurés, nous avons pu ainsi maintenir parmi notre nombreux personnel des habitudes d'ordre, d'assiduité et de discipline. Nous avons, d'un autre côté, établi à Lille une délégation sous les ordres d'un de nos Collègues qui a rendu les plus grands services à la Compagnie en prévenant une désorganisation de notre personnel, qui aurait pu avoir les plus funestes conséquences ; en continuant l'exploitation des lignes ou sections de lignes non encore envahies et en sauvegardant, autant que possible, notre matériel par des évacuations successives, à mesure que les événements les rendaient nécessaires.

.....

» En résumé, Messieurs, quelque défavorables que soient les résultats de l'exercice 1870, par suite de la brusque et violente dépression de nos revenus, et malgré l'influence que les mêmes causes pourront exercer sur 1871, notre confiance dans la solidité et dans l'avenir de notre entreprise ne saurait être ébranlée. Les ressources des riches contrées que nous desservons sont véritablement inépuisables : il ne leur faut que la paix et le ferme rétablissement de l'ordre pour reprendre leurs habitudes de productions de toutes natures. L'affluence des transports ne peut donc tarder à renaître sur notre réseau dans toutes les directions, et nous sommes fondés à compter

sur un retour prochain de prospérité. Le nouveau traité, intervenu le 8 Janvier entre l'État et la Compagnie, et dont nous vous avons entretenus au début de ce rapport, augmente encore et confirme les motifs de votre confiance. Ce traité nous donne un espace de six années pour remettre nos affaires des secousses dont elles viennent de souffrir. Nous ne doutons pas qu'avant l'expiration de cette période, il ne nous soit donné de vous présenter des comptes rendus aussi satisfaisants que ceux de nos meilleures années ».

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 AVRIL 1872.

.....
« L'exposé de nos recettes et de nos dépenses vient de vous montrer les effets de conditions exceptionnelles dans lesquelles se sont trouvés nos services pendant l'exercice 1871.

» Nous devons vous donner des indications et des détails spéciaux sur la situation générale de notre Compagnie, sur les épreuves que nous avons eu à supporter cette année, comme toutes les grandes entreprises de transports, et sur les dispositions que nous avons adoptées pour en éviter le retour à l'avenir.

» Lorsqu'au mois de Juin dernier, nous nous réunissions en Assemblée Générale, nous avons pu vous signaler une reprise déjà sensible dans le mouvement des transports.

» Au mois de Juillet, l'industrie et le commerce, dont les affaires étaient suspendues depuis près d'un an, multiplièrent en France leurs opérations et leurs travaux, non seulement pour remplacer en quelques semaines leurs approvisionnements épuisés mais encore pour mettre à profit les délais d'application des nouveaux impôts sur les matières de consommation. Nos gares de la frontière et des différents ports que nous desservons furent bientôt remplies de marchandises de toute nature.

» La spéculation, cette conséquence nécessaire des transactions commerciales, aggravait encore les difficultés des transports. Les laines à Boulogne, les sucres à Dunkerque et Paris nous ont amené ainsi des embarras considérables.

» D'autre part, l'absence des magasins publics incendiés, la pénurie des chevaux et des voitures de camionnage, la hausse énorme du fret sur les voies navigables, le retard apporté en dehors de notre Réseau au rétablissement des ponts de la Seine à Argenteuil et à

Onival, amenèrent, en gare de La Chapelle-Paris, des encombrements périodiques dont les effets se firent sentir sur toutes nos lignes ».

Et pour terminer le rapport de la Commission des Comptes du Chemin de fer du Nord.

SUR L'EXERCICE 1870.

LU A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES LE 30 AVRIL 1872

« Messieurs,

» En venant vous rendre compte de l'exercice 1870, votre Commission ne pouvait, en jetant un regard en arrière, que renouveler, dans votre esprit, le souvenir des malheurs qui sont venus nous accabler pendant le deuxième semestre de cette année. Là, la guerre étrangère avec ses dévastations, plus tard, la guerre civile avec toutes ses horreurs. Ces deux calamités, dont une seule aurait suffi pour ruiner une entreprise aussi solidement constituée que la nôtre, ont pu cependant être conjurées et après avoir pansé nos blessures, nous nous trouvons dans une ère d'apaisement suivie déjà du retour de notre prospérité.

» Les recettes de 1870, ainsi que vous le savez, ont été inférieures de 14.763.475,97 fr. à celles de l'année 1869. Elles n'ont atteint que le chiffre de 72.540.319,57 fr. avec lequel on a pu satisfaire à toutes les dépenses et à toutes les charges de la Compagnie et laisser encore une somme importante pour le dividende, quoique bien inférieure à celle qui était attribuée aux exercices précédents ».

1872 à 1882.

La tourmente calmée, la vie économique reprend sa place, mais la situation d'un grand réseau français n'est plus la même. La guerre a opéré une coupure qui laisse dans l'oubli tout ce qui s'est passé avant elle. Le pouvoir gouvernemental s'affirme à l'égard des Compagnies, la lutte se précise avec les canaux et les Chemins de fer d'intérêt local. Dans la mesure du possible, la Compagnie absorbe toutes les nouvelles concessions et de nombreuses conventions et traités sont passés. Le Réseau est fin 1872 de 1.115 km. transportant 15.292.777 voyageurs. Les recettes dépassent toujours les dépenses, dans de fortes proportions et cette situation monotone que vient troubler seulement la mise en service de lignes secondaires et d'intérêt

local se prolongera jusqu'en 1883, année des fameuses conventions. A noter la participation de la Compagnie du Nord à des Chemins de fer d'intérêt local et les tentatives faites en vue de la construction du tunnel sous la Manche, la Convention du 30 Décembre 1875 relative à de nouvelles concessions, la collaboration au Chemin de fer de Grande ceinture.

1883.

Le 5 Juin 1883, la Compagnie du Nord concluait avec le Ministre des Travaux Publics une convention que les Chambres approuvèrent et, qui fit l'objet de la loi du 20 Novembre 1883. Depuis longtemps, et notamment depuis 1872, une lutte sourde s'était engagée au sujet de la construction de lignes d'intérêt local. Le Nord considérait que, depuis 1869, la création du Réseau du Nord-Est, auquel s'étaient rattachées les Compagnies de Lille-Valenciennes et de Lille-Béthune, était une concurrence dangereuse et l'on craignait que la Compagnie de Picardie et Flandres ne fusionnât avec le Nord-Est.

En 1875, la Compagnie du Nord avait repris les lignes groupées autour de la Compagnie du Nord-Est et de la Compagnie de Picardie et Flandres. Pour ce faire, le Réseau du Nord avait dû s'imposer de lourds sacrifices.

Enfin, une forme nouvelle d'inquiétude était apparue : le rachat des Chemins de fer ou plutôt la mainmise de l'État sur les tarifs des Compagnies. Les conventions de 1883 devaient apporter une paix provisoire.

En premier lieu, des concessions nouvelles étaient accordées à la Compagnie du Nord pour une longueur totale de 437 km. comprenant 17 lignes ou sections. Toutes les lignes classées dans le programme de Freycinet y étaient incluses. L'État pouvait d'ailleurs demander au Nord de construire de nouvelles lignes. Ces lignes futures étaient divisées en deux groupes :

1^o Les lignes, que la Compagnie doit exécuter, représentant une longueur de 265 km. parmi lesquelles les unes ayant été déclarées d'utilité publique, sont concédées à titre définitif, d'autres ayant été à concession éventuelle ou instance de concession définitive.

2^o Les lignes terminées et même exploitées par la Compagnie pour le compte de l'État. Ces lignes seront remises à la Compagnie en état de réception définitive.

En principe, la dépense de construction est à la charge de l'État pour les deux groupes de lignes, mais la Compagnie, outre le matériel roulant et le matériel d'exploitation qu'elle doit fournir, met à la disposition de l'État une somme de 90.000.000 de fr. qui devra s'appliquer d'abord à la construction des lignes du premier groupe.

On évaluait les 172 km. construits par l'État à 240.000 fr. le km. soit 40.500.000 francs. Avec les 265 km. à construire pour le premier groupe, la dépense à prévoir était de 63.600.000 fr. à laquelle il fallait ajouter 8.750.000 fr. pour amélioration aux gares existantes d'où dépendaient les nouvelles lignes. Il fallait s'attendre qu'en raison des difficultés des terrains traversés, le taux de 240.000 fr. le kilomètre serait insuffisant et qu'il faudrait atteindre 300.000 fr. La contribution des 90.000.000 de fr. de la Compagnie suffirait à combler l'augmentation. Le délai d'exécution des travaux était de quatre ans à partir de l'approbation des plans parcellaires qui devaient être produits dès le 1^{er} Janvier 1884.

En second lieu, l'unification du Réseau. L'ancien et le nouveau réseau disparaissaient. Tous les traités de cession ou d'exploitation passés depuis 1875 avec d'autres Compagnies furent définitivement ratifiés. Toutes les concessions expiraient le 31 Décembre 1950. Après le 31 Décembre 1950, l'État resterait chargé du paiement des rentes dues aux anciens concessionnaires des lignes incorporées au Réseau du Nord.

En troisième lieu, la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices, articles 10, 11, 12, 13 de la Convention. L'unification du Réseau devait avoir pour conséquence nécessaire l'adjonction des lignes nouvellement incorporées à celles qui, jusqu'alors, avaient seules figuré dans les comptes relatifs à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices. Antérieurement, la Compagnie devait avoir un minimum de dividende assuré par la garantie de l'État pour le cas où le produit des recettes des deux réseaux se serait trouvé insuffisant. D'ailleurs, le partage des bénéfices avec l'État ne devait s'ouvrir qu'après que le produit des deux Réseaux aurait dépassé un chiffre convenu.

Pour que la Compagnie reçût dans les deux éventualités prévues, il fallait qu'elle pût prélever, d'abord sur le produit net de son exploitation :

1^o Le montant des charges des emprunts contractés pour la construction de toutes les lignes ;

2° Le montant des charges, des dépenses pour travaux complémentaires qui étaient venus grossir le coût primitif des mêmes lignes.

Or, les conventions de 1859 et de 1869 avaient autorisé le Chemin de fer du Nord à prélever les charges de toutes les lignes que le Réseau exploitait, mais l'ensemble des lignes qui avaient été annexées à l'exploitation — en absorbant le Réseau concurrent — était en dehors des comptes de la garantie d'intérêt et du partage. Comme ces lignes étaient déficitaires, on se rend compte de la perte annuelle que la Compagnie avait à supporter.

La convention de 1883 admettait toutes lignes à la garantie d'intérêts et au partage des bénéfices. Tous les travaux complémentaires sur le Réseau entier, à toute époque, étaient admis en compte pour leurs charges d'intérêt et d'amortissement, à condition que les projets de ces travaux fussent approuvés par l'Autorité Supérieure. Le revenu, attribué aux actions pour la garantie d'intérêt, et le partage s'inspirait du revenu kilométrique réservé. A partir de 1883, le revenu était assuré par l'État au cas où l'excédent du produit net, défalcation faite d'un certain nombre d'éléments, viendrait à manquer. Pour le partage des bénéfices, on commençait à partir du chiffre dépassant tous les éléments fixés. On déterminait, afin de faciliter les comptes, un forfait des comptes de premier établissement au-dessus du chiffre de 95 fr., revenu par action ; la part de l'État est de $\frac{2}{3}$ au lieu de $\frac{1}{2}$ précédemment. C'était un gros sacrifice, mais c'était aussi le premier pas d'un système qui consiste à décider qu'à partir d'un certain bénéfice, il ne va pas aux Compagnies, mais à l'État. On disait assez naïvement que l'État ayant un gros intérêt à voir augmenter le bénéfice faciliterait l'accroissement de l'exploitation et qu'il défendrait ses intérêts en même temps que celui de ses Compagnies. Comme si l'État était en mesure de se défendre contre ceux qu'il paie !

En quatrième lieu, le rachat. L'État conserve le droit de rachat. Toutefois, pour les lignes concédées, moins de quinze ans avant le rachat, le point de départ de la concession ne devait être considéré qu'à l'époque de l'ouverture réelle de l'exploitation, cela permettant d'établir sa valeur non d'après son produit net, mais d'après le prix réel d'établissement. Quant aux dépenses relatives aux travaux complémentaires, l'annuité de rachat, au lieu d'être calculée sur le produit net, était basée sur le remboursement des dépenses complémentaires autres que celles du matériel roulant sauf réduction de $\frac{1}{15}$ sur chaque année écoulée.

Enfin, le rachat au lieu de pouvoir s'exercer comme auparavant sur une ligne quelconque que l'État aurait pu choisir parmi les plus productives, laissant les déficitaires à la charge de la Compagnie, devait s'appliquer à toute la concession.

Cinquièmement : Réforme des Tarifs. — La question des tarifs agitait depuis longtemps l'opinion et troublait les rapports de l'État et des Compagnies avec le Public. Il ne semble pas que les conventions de 1883 aient apaisé ce conflit qui demeure aussi inquiétant. D'après la convention de 1883, il était entendu seulement, que si l'État supprimait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 Septembre 1871, qui portait à 20 % l'impôt des tarifs voyageurs, la Compagnie s'engageait à réduire les taxes applicables aux voyageurs. Les tarifs marchandises étaient simplifiés et certains principes d'ordre international étaient réglés. Les tarifs étaient rangés en trois catégories :

- 1^o Tarifs généraux,
- 2^o Tarifs spéciaux à barèmes,
- 3^o Tarifs exceptionnels de gare à gare.

C'était déjà, en réalité, le système suivi par la Compagnie du Nord. Dès 1857, les anciens tarifs de la Compagnie avaient été modifiés d'après les principes analogues. Il n'y a eu que des aménagements à apporter. Bien entendu, le système général des tarifs Nord était appliqué aux lignes absorbées.

1883-1914.

De 1883 à 1914, on assiste à l'application de ces conventions. Un fait est certain, c'est la simplification de la comptabilité et des statistiques. Depuis cette date, on dégage aisément les résultats obtenus sur le Réseau du Nord ; aussi n'est-il pas nécessaire de reprendre chaque année pour noter les événements qui s'y déroulent ; la simple lecture des tableaux, établis en annexes, permettent de se rendre compte du développement du Réseau. Chaque année, on enregistre la construction des nouvelles lignes et leur mise en exploitation. Plusieurs traités et conventions ont lieu avec les Compagnies établies à l'intérieur du Réseau comme le Nord-Est par exemple. Les Expositions de 1889 et de 1900 ont provoqué d'importantes augmentations de trafic et de recettes. La politique de la caisse des retraites est développée et la situation des agents améliorée. Un gros effort est fait pour rendre le matériel plus luxueux et plus confortable. La lecture des rapports ne révèle plus, somme toute, que l'indication des

conventions passées avec les Compagnies ; par contre, les statistiques sont dressées avec un grand luxe de chiffres. On enregistre le nombre des machines et wagons mis en circulation et les commandes passées. Les grandes inventions sont très souvent appliquées sur le Nord avant les autres Réseaux ; c'est ainsi que la Compagnie du Nord employa la première les freins continus, mais elle hésita beaucoup à appliquer le frein à air comprimé (1), que l'État lui impose en 1894. On se plaint des charges dont le Réseau est grevé et de la trop grande élévation de l'impôt. Il est d'ailleurs à remarquer qu'une étude historique du Réseau est plus intéressante avant 1894, pour la formation des idées, et l'examen des principes qui s'imposent en la matière, tandis, qu'après 1894, ce sont les statistiques comparées entr'elles qui retiennent l'attention.

En 1895, la Compagnie commande deux paquebots à roues pour le trafic postal Calais-Douvres, à la suite de conventions conclues pour l'exécution, par la Compagnie du Nord, des relations entre la France et l'Angleterre. L'État accordait une subvention annuelle de 250.000 fr. Il est intéressant de constater que le Nord espère une augmentation de trafic du fait de cette filiale maritime.

En 1899, importante commande de matériel neuf et moderne, livraison des deux paquebots « Nord » et « Calais » de 7,60 m. de long qui, chose remarquable, « naviguent malgré la tempête » ; véritablement, au début du siècle, le Réseau du Nord prend l'allure d'une énorme exploitation qui n'a plus rien de commun avec la période précédente. On se préoccupe surtout à partir de 1900 du matériel que l'on renouvelle et de la vitesse que l'on augmente. On désire que pour l'Exposition Universelle un matériel entièrement satisfaisant soit en circulation. Pour les marchandises, on commande des wagons de 20 tonnes ; les véhicules à 10 tonnes tendent à disparaître.

De 1900 à 1914, on trouve également beaucoup de travaux complémentaires (p. 16 — rapport du 28 Avril 1903) ; on constate que le matériel roulant est au-dessus des besoins mais que la Compagnie n'a pas cru devoir arrêter les commandes, afin de ne pas diminuer le travail des usines françaises qui auraient dû licencier le personnel. Même conception en 1904 où les commandes se font sur le même rythme pour deux raisons :

1^o Diminution du prix du matériel.

(1) Les résultats scientifiques de l'époque ne démontraient pas encore l'efficacité de ce système de freinage.

2^o Nécessité de contribuer à l'activité des usines françaises.

L'aggravation de la crise en 1905 inquiète nos dirigeants et le matériel est au-dessus des besoins. Le 26 Mai 1905, le Baron Alphonse DE ROTHSCHILD décède. Il est intéressant de rappeler les commentaires que l'on fit à sa mort et qui nous indique les grandes lignes de conduite de la Compagnie du Nord.

Messieurs,

« Vous n'avez pas oublié de quels concerts d'hommages sa fin a été entourée. Il nous appartenait tellement qu'il nous a semblé qu'une partie de ces honneurs rejaillissait sur la Compagnie qui lui était si chère. Nous avons été surtout vivement touchés des lettres que nous ont adressées la plupart des administrations de Chemins de fer publiques et privées de l'Europe. Nous les en remercions aujourd'hui publiquement.

» Associé de très bonne heure à la direction de la Compagnie par son père, le Baron James DE ROTHSCHILD qui l'avait fondée, Administrateur depuis l'année 1856, le Baron Alphonse DE ROTHSCHILD succéda à son père comme Président du Conseil, en 1868. Depuis lors, personne ne l'ignore, il a été le Chef véritable, l'âme même de la Compagnie. Il est le principal auteur de la prospérité à laquelle elle s'est élevée. Deux idées directrices l'ont, dès le début, inspiré et il les a pleinement réalisées. Il a voulu d'abord sauvegarder l'unité du Réseau du Nord, en l'affranchissant des concurrences qui le menaçaient de plus en plus, par suite de l'impuissance où se trouvaient les gouvernements qui se succédaient à défendre les intérêts de l'État lui-même contre les influences locales. Grâce à lui, les lignes de Lille-Valenciennes, de Lille-Béthune, du Nord-Est, de Picardie-Flandres, du Tréport, de Frévent-Gamaches ont été tour à tour reprises. Cette œuvre n'a été achevée que vers 1881 et elle n'a été consacrée définitivement que par la convention de 1883. Nous, qui avons été les témoins de ces luttes, nous pouvons rendre hommage à la persévérance que notre Président montra dans ces longues négociations dont quelques unes furent tour à tour abandonnées et reprises. L'avenir a montré combien la Compagnie a pu se féliciter de n'avoir, pour atteindre ce but, reculé devant aucune difficulté, ni devant aucun sacrifice.

» M. DE ROTHSCHILD avait une autre règle de conduite dont il ne s'écartait jamais. Il souhaitait ardemment que la Compagnie évitât toujours, comme elle a pu le faire, le recours à la garantie d'intérêt.

Mais il voulait aussi que la Compagnie ne négligeât rien pour donner la plus entière satisfaction aux intérêts publics, soit par le développement de ses services, soit par une incessante étude des abaissements de tarifs et des combinaisons les plus propres à favoriser le commerce et l'industrie.

» Grâce à cette politique prévoyante autant que hardie, il a vu bientôt la Compagnie jouir, d'une manière toute particulière, de la confiance des populations qu'elle dessert, du gouvernement et de l'opinion publique. C'était d'ailleurs pour lui une maxime favorite, et qu'il suivit toujours également dans la direction de ses propres affaires, que les intérêts particuliers sont solidaires des intérêts généraux et qu'aucune entreprise ne peut prospérer qu'à la condition de contribuer, pour sa part, à l'accroissement de la richesse publique.

» Pour atteindre le but qu'il s'était ainsi fixé, notre Président ne cessait pas d'exercer son autorité sur tous les services. Il inspirait leurs Chefs qu'il avait choisis, et avec lesquels il entretenait des rapports constants.

» Vous savez enfin quelle était sa sollicitude pour tout le personnel particulièrement pour les agents les plus humbles. C'est pour eux qu'il insistait tous les ans à l'époque habituelle des promotions et des augmentations de traitement.

» La mort de notre Président est pour la Compagnie, nous ne saurions le dissimuler, une perte irréparable. Nous ne pourrions que vous promettre de consacrer tous nos efforts à continuer son œuvre en restant fidèles à ses exemples et à ses leçons. Son fils, le baron Édouard DE ROTHSCHILD, que le Conseil a appelé à le remplacer à la présidence, nous y aidera puissamment. Il restera le lien nécessaire entre la Compagnie et la maison de ses fondateurs. Initié aux pensées de son Père, membre du Comité de Direction depuis 1896, participant à tous nos travaux, il était désigné pour reprendre et continuer l'œuvre de son grand père et de son père. Il fera revivre mieux encore leur souvenir parmi nous. Nous serons heureux, au Conseil, de croire notre ancien Président présent encore auprès de nous comme vous n'oublierez jamais à nos Assemblées générales la dignité et le charme avec lesquels le baron Alphonse DE ROTHSCHILD présida nos réunions pendant 37 ans et jusqu'à son dernier jour (1) ».

(1) Rapport du Conseil d'Administration. Assemblée Générale du 28 Avril 1906 p. 12 et suivantes.

La fin de l'année de 1905 est marquée par une reprise des affaires et le matériel est bientôt insuffisant. En 1906, la crainte de ne point satisfaire aux besoins industriels et commerciaux laisse place à l'inquiétude précédente de voir les wagons immobilisés. L'application de la loi sur le repos hebdomadaire fait chômer pas mal de wagons et a eu comme conséquence l'équivalent de la destruction de 6.000 véhicules. On devra donc, en 1907, faire de fortes commandes. On atteint en 1906 la limite du partage des bénéfices avec l'État. En 1907, intervient une convention aux termes de laquelle le Chemin de fer du Nord recevait pour le service maritime postal une allocation de 292.000 fr. pour 1908, s'augmentant de 12.500 fr. chaque année. On poursuit activement la construction de nouveau matériel qui s'avère encore insuffisant.

Un nouveau renversement se produit pour l'année 1908 et le matériel dépasse les besoins du trafic ; on continue, en raison de l'expérience acquise, à passer des commandes réalisables à la suite des bas prix pratiqués pendant cette période de dépression. On prévoyait pour 1909 la continuation de la baisse du trafic, mais les inondations l'atténuent, la navigation étant arrêtée.

Le quadruplement des voies entre La Plaine-St-Denis et Aulnay-sous-Bois, la suppression des passages à niveau dans le département de la Seine, le doublement des voies entre Don et Béthune, Chaulnes et Montdidier, le renouvellement du matériel, la grève du mois d'Octobre (1) qui affecta peu le chiffre total des recettes et des mouvements de voyageurs et de marchandises, sont les principaux événements de 1910. La politique pratiquée qui avait réussi de 1900 à 1908 est continuée ; on porte les effectifs du matériel roulant au-dessus des besoins afin de pouvoir assurer le service en période d'abondance ; l'accroissement de l'importance des céréales en 1910 a déterminé un

(1) Voici les seuls commentaires du rapport du 29 Avril 1911 sur la grève d'Octobre 1910. « La charge moyenne des trains a été 172 tonnes contre 181 tonnes en 1909, ces variations ont été en grande partie la conséquence de la grève qui s'est déclarée en Octobre dernier. Vous savez comment ce mouvement s'est produit et particulièrement sur le Réseau de l'État où il a revêtu un caractère révolutionnaire.

» Vous comprendrez les raisons qui nous déterminent à éviter à cet égard des appréciations et des discussions qui toucheraient à des questions de politique générale. Mais nous devons rendre ici un juste hommage au dévouement et au courage que les chefs de service et l'immense majorité des agents ont déployés pour vaincre les difficultés de tous genres qu'ils ont eu à surmonter ».

Les recettes d'ailleurs avaient été supérieures, comme on peut le voir à l'annexe, en 1910, à celles de 1909.

grand mouvement. La ligne de Guise à Hirson est ouverte, ce qui porte la longueur du Réseau à 3.816 km.

En 1911, on s'occupe de la construction de la ligne Aulnay à Rivecourt qui, jusqu'ici, n'a pas eu de commencement d'exécution ; l'année se passe sans grand événement, si ce n'est le doublement de voies, la livraison de matériel dans une moyenne grandeur et maintien du trafic existant. On peut ajouter que cette année là on se préoccupa des retraites des agents dont la retenue sur le traitement était désormais portée à 5 %.

En 1912, on s'efforce d'obtenir des concessions sur les quais des ports de Dunkerque et de Boulogne ; les livraisons de matériel paraissent être en augmentation, parce qu'on prévoit un accroissement de trafic, on souhaite que les délais de livraison soient mieux observés, les commandes sont à peu près dans les mêmes proportions, soit 4.070 véhicules dont 149 locomotives. On continue l'enquête parcellaire sur la ligne d'Aulnay à Rivecourt (1). Les jurys d'expropriation doivent fonctionner en 1913, tout est prêt pour commencer les premiers travaux. 3.840 kilomètres sont exploités au 31 Décembre 1912, après l'ouverture de la ligne Lens à Brebières. Les résultats financiers de l'exercice 1912 sont en augmentation sur les exercices précédents ; la progression des dépenses qui avait inquiété le Conseil d'Administration est en diminution au profit d'une augmentation des recettes ; depuis 1907, le produit net de l'exploitation ne s'était pas trouvé en excédent ; on n'est pas rassuré toutefois sur le maintien de cette situation, car on prévoit des augmentations pour le personnel et une hausse du prix du combustible ; on escompte une production plus considérable des mines du Nord ; l'extension des industries métallurgiques et textiles, ainsi qu'un accroissement de la production betteravière et cette conclusion qui démontre une saine vision de l'économie. « Nous n'en devons pas moins persister dans notre ancienne politique de prévoyance et d'économie. Avec des tarifs aussi abaissés que ceux du Réseau du Nord, toute dépense inutile doit être évitée et les travaux complémentaires qui accroissent les charges d'intérêt et d'amortissement auxquelles il faut pourvoir, doivent être toujours proportionnés au résultat qui peut en être attendu. Nous devons surtout continuer à ne rien négliger pour assurer la meilleure utilisation des trains et des wagons, car l'accroissement même du trafic compro-

(1) Cette ligne n'a pas été poursuivie dans sa construction depuis la guerre 1914-1918.

mettrait la situation financière de la Compagnie s'il n'y était fait face qu'avec des excédents de dépenses croissant dans une plus forte proportion. Mais les résultats qui ont été déjà obtenus à cet égard sont une garantie suffisante pour l'avenir ».

Le rapport du 30 Avril 1914 est particulièrement intéressant du fait que, pendant dix ans, aucun point de comparaison ne sera plus possible. La situation du Réseau du Nord en 1913 doit donc être entièrement située pour comprendre l'état actuel. A la veille de la guerre le rapporteur du 30 Avril 1914 (1) s'exprimait ainsi.

« Malheureusement, la situation générale s'est, dans ces derniers temps, aggravée. Indépendamment des appréhensions que peuvent inspirer les circonstances que nous traversons, tout au moins, au point de vue économique, nous avons à craindre que nos recettes soient affectées par des causes particulières à notre Réseau. La production des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais a été, pour la première fois, en décroissance pour l'exercice 1913. Ce n'est pas que les sociétés houillères aient fait moins d'efforts que par le passé mais la main-d'œuvre leur manque de plus en plus et la production journalière par ouvrier ne cesse pas de décroître. Il est donc à craindre qu'à une nouvelle diminution d'extraction française ne corresponde encore en 1914, et dans une plus forte proportion, une diminution de nos transports.

» Après les charbonnages, c'est l'industrie métallurgique qui est la meilleure cliente de la Compagnie du Nord ; or, elle souffre plus encore par suite de circonstances politiques, économiques qui, depuis quelques années, ont restreint l'activité de toutes les usines qui transforment le fer et l'acier et même les usines de constructions mécaniques.

» D'autre part, nous ne pouvons que nous attendre à de nouvelles augmentations de dépenses d'exploitations soit pour le personnel, soit pour le prix de nos marchés de combustibles ».

Grands projets concernant l'établissement d'une voie ferrée dite plus tard « Chemin de fer de Ceinture » entre la gare de Tourcoing-Francis et la gare aux marchandises de Tourcoing. Les commandes qui avaient été importantes l'année précédente sont réduites à 1.183 véhicules dont 43 locomotives. Les jurys d'expropriation fonctionnent

(1) Rapport du Conseil d'Administration du 30 Avril 1914 p. 35.

pour la ligne d'Aulnay à Rivecourt. De Senlis à Aulnay, les travaux sont commencés et de Senlis à Rivecourt on édifie le viaduc pour traverser la Douaye. Le nombre de kilomètres exploités est toujours de 3.840, les stations et haltes 758, les embranchements particuliers de 1.390 augmentant ainsi de 58 leur nombre en 1913. C'est une des caractéristiques de l'époque que cet accroissement d'embranchements particuliers qui favorisent le développement de véritables gares privées ; la Compagnie abandonnait la redevance des droits d'embranchement que l'autorisait à percevoir le cahier des charges. Elle estimait ne pas avoir à regretter ce sacrifice qui représentait plus de 2 millions de francs.

Le parcours des trains qui s'était élevé en 1912 à 68.067.803 km. n'a été en 1913 que de 67.180.730 km., soit une diminution de 887.073 km. affectant les marchandises de Petite Vitesse. Ceci provient de l'augmentation notable du tonnage des trains de marchandises. Le trafic est considéré comme énorme et l'on estimait qu'il n'y avait pas, à l'époque, d'exploitation ferroviaire qui, sur une région d'une étendue comparable, présentât l'exemple d'un tel mouvement pour une récolte dont l'enlèvement doit être opéré dans un très court délai (betteraves, pulpes, mélasse, chaux).

Les recettes, impôt déduit, étaient de 336.309.415,52 fr. contre 334.599.647,76 fr. en 1912, soit une augmentation de 11.709.767,65 fr. Un seul poste était en diminution, c'était les bestiaux et voitures, premier symptôme sans doute de la traction automobile.

Mais, en 1914, les dépenses s'élevaient à 206.218.168 fr. 93, en excédent de 7.321.169,43 fr., laissant un bénéfice net de 118.141.246,59 fr., la livraison et les commandes de matériel s'étaient ralenties. Une inquiétude planait dans la conclusion de cette année où le rapporteur disait le 30 Avril 1914 « Indépendamment des appréhensions de l'heure présente, tout au moins au point de vue économique, nous avons à craindre que nos recettes soient affectées par des causes particulières à notre Réseau ». Et de signaler la diminution de la production journalière des mineurs et la mévente de l'industrie du fer et de l'acier.

Le 24 Juin 1915, le Conseil d'Administration se réunissait avec un retard très explicable ; d'ailleurs il ne pouvait plus être question de dresser un bilan de l'année 1914, une partie du Réseau était au pouvoir des Allemands et le reste était passé aux mains de l'autorité militaire qui en disposait de la manière la plus absolue conformément aux lois

des 3 Juillet 1877 et du 30 Décembre 1888. C'est la Commission de Réseaux, instituée par cette dernière loi, qui dirigeait tous les services actifs avec l'assistance de l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation agissant comme Commissaire Technique. Tous les Ingénieurs et fonctionnaires des services actifs et tous leurs agents ont été et sont aux ordres de la Commission militaire. Elle dispose de tout le matériel et de toutes les ressources de la Compagnie. Il est bon de rappeler la phrase du rapporteur qui, à l'époque disait « L'honneur de la Compagnie sera d'avoir tout sacrifié à la défense de la Patrie et nous l'espérons de voir mériter qu'on dise qu'elle a contribué à la sauver ». D'autre part, on constatait combien d'agents étaient tombés glorieusement à leur poste et combien avaient été emmenés comme prisonniers civils en Allemagne :

Rappelons maintenant le rôle joué par le Réseau du Nord de 1914 à 1918 :

Quelques jours avant le décret de mobilisation du 1^{er} Août 1914, 92 trains improvisés en quelques heures, sans suspension de trafic, sans bruit, emportaient vers la frontière de l'Est 650 Officiers, 26.000 hommes, 13.000 chevaux, 1.100 canons, caissons et voitures. Aussitôt la mobilisation décrétée, 3.299 trains transportent des troupes entre le 2 et le 5 Août 1914. Du 6 au 19 Août, 3.220 trains de concentration passent sur le Nord transportant :

19.000 Officiers,
870.000 hommes,
277.000 chevaux,
77.800 canons et voitures.

Les transports de ravitaillement et de matériel de guerre : 1.021 trains transportant 221.000 tonnes au cours de la même période. De plus, du 12 au 25 Août 345 trains venant de Rouen et de Boulogne véhiculaient :

4.410 Officiers,
115.000 hommes,
2.800 chevaux,
7.000 canons et fourgons, provenant de l'armée anglaise.

Aussitôt après la bataille de la Marne, les transports du Nord jouèrent un grand rôle dans la « Course à la Mer ». Du 1^{er} au 13 Novembre 1914, on compta 1.271 trains de troupes combattantes non compris le retour de matériel vide, munitions, vacation, etc. . .

Pendant la bataille de l'Artois du 18 au 27 Avril 1915, 312 trains et 9 au 13 Mai, 231 trains de troupes combattantes.

En 1916, la grande bataille de la Somme nécessita la mise en marche de 6.768 trains de troupes. Ces mouvements se prolongèrent jusqu'en 1918. Le Réseau du Nord avait transporté plus de 60.000.000 d'hommes de troupes. Faible idée d'ailleurs de tout ce qui a été transporté en canons, en munitions, en rondins, en cailloux et accessoires de toutes sortes. Le trafic sur les 2.300 km. du réseau du Nord réduit, était supérieur à celui réalisé en temps de paix 3.800 km. Il fallait créer des gares, des raccordements, doubler les lignes, en construire des nouvelles, soit 5 à 6.000 km. de voies posées.

En 1915, on pouvait seulement émettre quelques considérations générales en constatant que le Réseau du Nord était réduit à 1.976 km. transportant 114.000 trains militaires représentant plus de 3.650.000 véhicules. On commençait à apercevoir les pertes immenses que la guerre infligerait à la Compagnie et l'on comptait que les pertes d'exploitation, les destructions, les transports militaires, feraient l'objet d'un règlement équitable, on espérait que la réalisation du tunnel sous la Manche, dont la nécessité, démontrée par la guerre, s'effectuera après la conclusion de la paix.

Au cours de l'année 1916, la retraite allemande libéra provisoirement quelques sections, mais il est impossible de savoir exactement, en dehors de l'augmentation considérable des frais, la marche du Réseau.

1917 voit à nouveau diminuer le réseau exploité, on fait le bilan des citations méritées par le Personnel du Nord et on fait des vœux pour le succès de nos armes.

Toutefois, un premier relèvement des tarifs a lieu en Décembre 1917.

L'année 1918 devait voir au début une nouvelle amputation du Réseau, puis sa libération définitive.

Au lendemain de l'armistice, sur 2.133 km. de lignes, pas un pont, pas un tunnel n'était intact. Les voies principales sur des centaines de kilomètres avaient été détruites par les Allemands, soit par une charrue spéciale, soit par des explosifs en faisant sauter un joint sur deux.

1919.

35.000 ouvriers furent employés après les troupes de sapeurs de Chemin de fer à rétablir la continuité du rail et, en quelques semaines, un service minimum put fonctionner.

Sur plus de 600 ponts sous rails rétablis provisoirement dès le commencement de 1919, 475 sont, à cette époque, refaits définitivement, 80 autres en voie d'achèvement.

Cinq grands viaducs de 15 à 25 mètres de hauteur et de 100 à 200 mètres de longueur, entièrement détruits par des explosifs qui avaient ruiné même les fondations sont achevés.

Les trois tunnels de Vauxaillon, La Fère et Guise, bouleversés par des explosifs puissants, sont également remis en état d'Août à Novembre.

A la demande du Ministre, le Service des Travaux accepte, en outre, de se charger de la réfection des ouvrages d'art détruits dans les mines et sur des lignes d'intérêt local. Sur 113 ponts détruits, 50 sont également terminés.

Sur 390 bâtiments de voyageurs, détruits ou endommagés, 200 sont réparés : sur 370 halles à marchandises, 160 sont remises en service et sur 1.568 maisons de garde avariées ou en ruines, 1.050 sont rétablies.

Une des plus grandes difficultés qu'il a fallu vaincre a été d'assurer le logement du personnel dans de trop nombreuses localités entièrement dévastées. Le Réseau tient à assurer au personnel un foyer aussi confortable que le permettent les circonstances, et dans ce but, des maisons sont édifiées de toutes parts. En moins d'un an, 3.300 maisons en bois à double revêtement sont construites. 700 autres sont en cours d'exécution. Puis les nécessités étant moins pressantes on entreprend la construction de 1.500 maisons en dur, ce qui donne un ensemble de 5.500 maisons réparties à proximité des postes de travail des agents, ou constituant, en certains points, de véritables cités-jardins qui ont surgi de terre en quelques mois, dotées de tous les services nécessaires : distribution d'eau, d'électricité, égouts, voies publiques. Les plus importantes de ces agglomérations se trouvent à Tergnier, Arras, Lens, Béthune, Roye, Montdidier.

Enfin, les services poursuivent avec la plus grande diligence la réfection des installations de signalisation et de sécurité, travaux délicats et difficiles qui ne peuvent être faits hâtivement.

En même temps, il faut procéder à la remise en état des dépôts et des ateliers plus ou moins détruits, dépouillés de la plupart de leurs outils et de leurs moyens de manœuvre et de réparations. C'est là surtout que des solutions sont provisoirement improvisées et des procédés de fortune adoptés. Les résultats obtenus font aussi le plus grand honneur aux Services de la Traction et du Matériel. A

Hellemmes, notamment, où se trouvaient les grands ateliers, considérés comme des modèles, il ne restait que des murs, on a pu créer une organisation provisoire qui a permis de réparer jusqu'à 147 machines dans l'année.

Bien d'autres difficultés étaient à surmonter dans tous les services. Du côté du personnel, beaucoup d'anciens agents étaient fatigués ou avaient, en quelque sorte, désappris le métier dans lequel ils étaient passés autrefois maîtres. Les nouveaux, en grand nombre, recrutés comme on l'avait pu, surtout parmi les volontaires, rappelés du front et sans qu'on pût y faire un choix, étaient pour le moins dépourvus d'expérience, quand ils avaient la bonne volonté nécessaire. Il a bien fallu des efforts pour améliorer ces éléments défectueux et pour les coordonner.

Non moins grands, d'autre part, les embarras provenant de la pénurie du combustible et de sa mauvaise qualité.

Tous ces obstacles furent surmontés. Le nombre des wagons chargés sur le Réseau journallement s'élevait à 9.400 et celui des wagons reçus chargés à 4.600. L'écoulement de la production journalière de nos houillères était assuré ainsi que l'épuisement de leurs stocks. Le service des ports de mer fut également intensifié autant que le permettaient les difficultés concernant le déchargement des navires, et les mouvements sur les quais des ports, qui ne dépendent pas du Chemin de fer. C'est ainsi qu'à Dunkerque on pouvait faire sortir jusqu'à 1.800 wagons chargés par jour, chiffre supérieur à celui qui ait été jamais atteint avant la guerre.

Dans ces conditions, toutes les restrictions au trafic des marchandises avaient pu être supprimées sur le Réseau du Nord et on pouvait dire que déjà ce n'était pas le Chemin de fer qui faisait défaut au trafic mais, par suite de circonstances affectant le pays tout entier, le trafic manquait encore au chemin de fer.

Il restait assurément beaucoup de progrès à accomplir. Mais ils n'étaient réalisables que lorsque le Nord se retrouverait en possession de ses anciens moyens d'action par l'amélioration générale des conditions concernant les quantités et les prix des matériaux et de la main-d'œuvre, sans lesquelles le pays n'aurait pu, à aucun point de vue, être restauré et aussi par la consolidation de la situation financière de la Compagnie qui ne pouvait résulter que du règlement des indemnités de guerre qui lui étaient dues.

Comment allait se poser la question financière après de tels bouleversements. Depuis 1845, la Compagnie du Nord avait libéré l'État de toute charge de capital. Les frais de premier établissement s'élevant à 3.359.222 fr. avaient été fournis par la Compagnie à l'exception de 78.269.116 fr. pour subventions reçues dans les premiers temps, soit par la Compagnie, soit par des concessionnaires antérieurs. Les Chemins de fer appartenant au domaine public, la nationalisation était donc chose faite, les Compagnies n'étant que des entrepreneurs de construction et d'exploitation, l'État a, en vertu de droit de rachat la faculté de l'exercer. Le rôle d'une Compagnie était donc : de décharger l'État des risques de l'exploitation et de le dispenser d'avoir à emprunter les 20 milliards employés à la construction des Chemins de fer. Jusqu'à la guerre, la Compagnie du Nord avait pratiqué une politique lui donnant une situation financière favorable, mais qui allait faire les réparations et comment se régleraient les comptes ?

En 1920, l'œuvre de reconstruction se poursuivait ; 600 ponts avaient été détruits et rétablis provisoirement dès le début 1919 ; fin 1920, sauf 35, tous étaient achevés :

192 ponts sur voies avaient été détruits,

72 reconstruits,

45 sur le point de l'être. De plus, la Compagnie du Nord se chargeait de la reconstruction des ouvrages d'art détruits dans les mines et sur les lignes d'intérêt local ; il lui restait 31 ponts sur 113 à achever.

760 bâtiments de voyageurs et de marchandises étaient détruits ou endommagés, il en restait 200 à réparer. Sur 1.568 maisons de gardes, 1.265 étaient reconstruites et 91 en voie de rétablissement. Parallèlement à ce travail, il fallait construire 5.000 baraquements pour permettre aux agents d'habiter. On commençait à exécuter les cités-jardins qui sont l'orgueil du Réseau ; le trafic des voyageurs reprit très rapidement, l'augmentation des tarifs le 1^{er} Mars 1920 ne l'arrêta pas et la progression des wagons chargés s'accrut. Le Ministre des Travaux Publics, en Novembre 1920, écrivait au Nord la lettre suivante qu'il convient de citer :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai été heureux, au cours du voyage d'études que j'ai fait sur le Nord les 27 et 28 Octobre, de constater par moi-même les conditions de restauration progressive de votre Réseau.

» Il n'est pas douteux que, sans l'esprit d'initiative qui a animé vos services, sous la haute direction de M. l'Ingénieur en Chef de

l'Exploitation JAVARY, les résultats que j'ai pu constater n'auraient pas été acquis.

» Vous avez su, en effet, comprendre qu'à situation nouvelle, devaient correspondre des formules nouvelles et mieux encore, vous avez su les trouver.

» Permettez-moi, en vous adressant mes remerciements et mes félicitations pour l'œuvre accomplie de vous dire que je me fais l'écho des paroles élogieuses que j'ai recueillies non seulement auprès des personnalités françaises, mais également auprès des personnalités alliées anglaises et américaines qui ont pu juger la situation de votre réseau fin 1918 et aujourd'hui.

» Je tiens aussi à vous féliciter d'avoir su concilier la reprise du trafic commercial avec les difficultés d'une exploitation à moyens restreints, de manière que les industriels et commerçants qui utilisent votre réseau, pourraient avoir quelque bon droit à oublier que sur de nombreux kilomètres encore, votre exploitation n'est faite que par des moyens de fortune ».

La reconstruction se poursuivait, ce qui motiva une nouvelle lettre en Janvier 1921 du Ministre des Régions Libérées, qui écrivait à notre éminent Directeur, M. JAVARY, la lettre de reconnaissance suivante :

« Depuis que j'ai été appelé au Ministère des Régions Libérées, il m'a été donné de constater les efforts que, parfois même en dépit des plus grandes difficultés, la Compagnie des Chemins de fer du Nord n'a cessé de faire pour la reconstitution des territoires sinistrés.

» Nul plus que moi n'a pu apprécier l'activité et le dévouement avec lesquels elle a su faire face à des exigences dont je n'ignore ni l'étendue, ni la complexité.

» Aussi, me permettez-vous, au moment où je vais résigner mes fonctions, de lui apporter l'expression sincère et chaleureuse de mes remerciements pour l'aide si précieuse que vous avez portée à mon Administration.

» En vous associant personnellement à ces remerciements, je vous serais reconnaissant de vouloir bien les transmettre aux agents de la Compagnie du Nord ».

Enfin, il ne faut pas oublier que la Société Industrielle du Nord de la France décerna à la Compagnie du Nord, dans sa séance solennelle du 16 Janvier 1921, sa Grande Médaille d'Or, en reconnaissance des efforts faits par le Réseau du Nord et des résultats obtenus par lui, pendant et après la guerre.

1921.

C'est principalement la fameuse convention qui caractérise cette année là.

L'an 1921, le 28 Juin, intervenait une convention entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et d'autre part les Chemins de fer de l'État, les cinq grandes Compagnies et le Syndicat des Petite et Grande Ceintures, qu'il convient d'analyser. Quoique s'appliquant à tous les Réseaux, une organisation commune, destinée à assurer la coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation, était créée. Une coopération des Réseaux entre eux et avec l'État et une solidarité financière qui assurait le maintien de l'équilibre entre les charges de toutes natures étaient décidées.

Organisation commune. C'est le Conseil Supérieur des Chemins de fer et un Comité de Direction. Chaque Réseau conserve son organisation intérieure et son exploitation propre.

Le **Conseil Supérieur** est composé, outre le Président, des 18 Membres du Comité de Direction et de deux représentants du personnel de chacun des six réseaux, désignés par le Ministre des Travaux Publics et de 30 représentants des intérêts généraux de la nation nommés par décret ; le Président est nommé en sus par décret. Lorsqu'un membre n'exerce plus ses fonctions, il cesse de faire partie de plein droit du Conseil Supérieur, et est remplacé par un membre nouveau.

Le Directeur des Chemins de fer siège au Ministère des Travaux Publics comme Commissaire du Gouvernement.

Le Conseil est obligatoirement saisi par le Ministre des Travaux Publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière. Il donne son avis sur les questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux. Sa compétence s'étend aux concessions de lignes nouvelles, aux modifications de la constitution des réseaux, au programme de travaux complémentaires de raccordements, d'électrification, aux mesures générales de police, aux tarifs, aux conventions avec les Chemins de fer étrangers, aux émissions d'obligations, etc. . .

Les avis sont pris à la majorité des membres présents (art. 5).

Le **Comité de Direction** est composé de deux Administrateurs de chacun des Réseaux : le Directeur Général des Chemins de fer, au Ministère des Travaux Publics, siège comme commissaire du gouvernement ; il délibère sur la coordination technique des Réseaux, sur

les tarifs, sur la politique sociale, sur les règles générales de facilitée de circulation, sur les conditions générales d'exploitation de deux Ceintures. Les délibérations prises engagent tous les Réseaux.

Si, en matière de tarifs, ou autre cause, un réseau se croit lésé, il pourra demander une indemnité qui sera à la charge des autres Réseaux répartis par voie d'arbitrage (art. 8).

A toute époque, le Ministre pourra, après approbation du Conseil des Ministres, requérir l'abaissement des tarifs spéciaux dont le taux lui paraîtrait contraire à l'intérêt national (art. 9).

Chaque Réseau s'engage à accepter des concessions dans une limite donnée, pour le Nord c'était 100 kilomètres. La charge des dépenses de construction sera de $\frac{4}{5}$ de l'État et $\frac{1}{5}$ pour le Réseau. Les subventions accordées par des unités administratives ou des particuliers seront défalquées de la dépense à la charge de l'État. L'État peut demander aux Réseaux de faire l'avance des fonds.

Il est institué un *fonds commun* destiné à assurer la solidarité financière des Réseaux, à pourvoir à l'équilibre de leurs dépenses et charges, et à leur faire le cas échéant, en cours d'exercice, les avances nécessaires au fonctionnement de leur trésorerie. Le fonds commun fera l'objet d'un compte spécial, ouvert dans les écritures du Trésor Public. Il sera alimenté par l'excédent des recettes des Réseaux. Si cet excédent est insuffisant, les tarifs seront majorés. En cas de besoin, des avances seront faites au fonds commun par le Trésor Public. Toutefois, si le Ministre des Travaux Publics leur en fait la demande, les Réseaux émettront des obligations pour couvrir tout ou une partie des avances à faire au fonds commun ; l'État assurant l'intérêt, l'amortissement et les frais réels de service de ces titres jusqu'à la date où il en opérera le remboursement. Lorsque tous les Réseaux auront fait retour à l'État, le solde du fonds commun appartiendra à celui-ci (art. 13).

Il sera alloué à chaque Réseau et à son personnel des primes annuelles tendant à les intéresser à l'économie dans les dépenses : 3 % de l'excédent de la recette de l'exercice du Réseau par rapport à 1920 et 1 % par rapport à l'exercice 1920 à l'insuffisance des recettes.

A partir de l'exercice qui suivra celui où l'équilibre a été réalisé, la prime sera majorée de 1 % de la diminution de l'insuffisance ou de l'accroissement de l'excédent par rapport à l'exercice d'équilibre. Pour les Réseaux de l'Est et du Nord, le 2^e élément de la prime sera

porté à 2 % pour les années 1921 à 1924 et devra disparaître en 1934. Lorsque les excédents des encaissements de fonds commun dépassera le maximum de réserve, le surplus appartiendra à l'État. Enfin, le Ministre des Travaux Publics pourra, à toute époque décider que le Réseau d'A. L. entrera dans la présente convention.

L'État consent à remettre les Réseaux détruits pour faits de guerre, y compris le matériel, l'outillage et les approvisionnements. En échange, les Réseaux s'engagent à ne rien réclamer à titre de dommages de guerre.

Les conventions donnaient satisfaction à la liquidation de la guerre en ce sens que l'État réparait les faits de l'invasion et que les Compagnies s'autorisaient à ne demander aucun dommage, mais elles étaient plus inquiétantes au point de vue particulier de chaque Réseau et de leur bon fonctionnement. Enfin, elles méconnaissaient la psychologie humaine, en limitant le bénéfice possible. L'orgueil de la réussite, qui est un des facteurs essentiels de toute bonne administration, disparaissait.

Le pâle commentaire que le rapporteur donnait devant l'Assemblée Extraordinaire était assez significatif à ce sujet.

1922.

Il était intéressant de constater les résultats de la première année sous le régime de la nouvelle convention. Les bénéfices de la Compagnie du Nord étant de 104.411.681,29 fr., la liquidation s'opérait comme suit :

Charges effectives des intérêts et Amortissement des emprunts :

180.846.750,69 fr. déduction faite de 107.133.643,22 fr., représentant les annuités à recevoir de l'État (art. 17 et 19 de la Convention les 6 premières annuités, représentant les obligations émises restant à la charge de l'État).

Complément du revenu des actions (art. 15) . . . fr.	20.000.000 »
Prime de gestion acquise par le Réseau	8.518.832,23
d° au personnel	14.513.519,14
Total fr.	223.879.109,05

De plus, en 1922, la Compagnie avait dû emprunter 5.204.599,61 fr. On comprend que les 23.000.000 de primes acquises au Réseau et au Personnel donnent l'idée du cadeau qu'on remet à tout acheteur

lorsqu'il vient de faire un achat dans un magasin à un prix considérable.

Il est évident que si le Nord s'était trouvé dans la même situation juridique, administrative, d'avant guerre, il aurait retrouvé tout de suite une prospérité analogue à 1872.

1923.

Tout compte réglé, la Compagnie se trouvait en face d'une insuffisance de 179.380.414,80 fr., en augmentation sur l'année précédente.

1924.

La situation n'est toujours pas brillante ; l'application de la loi de 8 heures, l'augmentation des salaires, l'accroissement des indemnités pour pertes et avaries, rendent impossible toute amélioration financière. Comme si on avait perdu la notion des chiffres et le véritable payeur le contribuable, on emprunte conformément à l'article 13, s'inspirant d'une autre formule « L'avenir paiera ».

1925.

Comme depuis 1914, aucun renseignement ne nous est donné sur les conceptions économiques du Réseau. Cela se comprend puisque sa vitalité a été étouffée. Le but, jamais atteint, est réduit à tâcher de joindre les deux bouts, cela s'explique pour de nombreuses raisons ; l'effroyable Guerre a bien désorganisé la vie matérielle, mais elle a créé un monde nouveau qui n'a pas encore trouvé sa voie, nous ne prétendons point donner ici des leçons, mais nous faisons des constatations.

En 1926, on commence tout de même à voir un peu plus clair, l'activité économique qui avait été considérable en raison de la reconstruction des régions dévastées se stabilise grâce à la renaissance de l'activité industrielle et commerciale.

Quoique les dépenses s'accroissent dans des proportions fantastiques les suivent à peu près la progression et on constate tout de même un excédent de 141.118.943,81 fr., qui peut être versé au fonds commun en 1927 pour l'année 1926, alors qu'en 1926 l'insuffisance avait été pour l'année 1925 de 43.344.221,71 fr.

1927.

En 1927, on commence à retrouver l'exploitation régulière du Réseau ; le rapport au Conseil d'Administration fait état de certaines données qui n'étaient pas réapparues depuis 1914 : commandes de matériel neuf, rétablissement des relations internationales par trains de luxe, amélioration de la capacité du personnel qui, jusqu'en 1926, avait besoin d'un réapprentissage.

Le fonds commun devait recevoir du Nord en 1928, pour l'exercice 1927 : 20.122.419,42 fr.

En 1928, le fait principal qui nous intéresse est la création de la Société de Transports Auxiliaires de la Région du Nord le 25 Juin. premier effort à l'adaptation du Réseau du Nord à la nouvelle situation due à la multiplication des automobiles. Nous en reparlerons plus loin.

L'exercice 1928 fut, dans son ensemble, très satisfaisant ; la région du Nord a repris toute sa force économique et le Réseau toute son activité ; malgré les charges énormes qu'il devait supporter, il pouvait verser au fonds commun la somme de 135.463.418,15 fr.

1929.

1929 précise la nouvelle politique que les Chemins de fer doivent adopter devant l'état de choses actuel. Le but est de remplacer dans les trains rapides les voitures de construction mixte par des voitures entièrement métalliques, de disposer de locomotives puissantes pour augmenter la capacité des trains au lieu d'en accroître le nombre, de rajeunir le parc dont les unités vieilles coûtent cher, le prix de réparation en vertu de son augmentation se rapprochant du prix de construction de voitures neuves. Il a donc fallu renforcer les voies et développer les lignes automobiles. L'année 1929 pour le Nord à la veille de la crise était donc satisfaisante puisqu'il pouvait verser au fonds commun la somme de 74.488.583,06 fr., soit 3 % des recettes.

1930.

La crise a, bien entendu, affecté le Réseau du Nord, mais c'est surtout en 1931 qu'elle s'accroît. D'autre part, un ensemble de raisons que nous examinerons est venu confondre les éléments de perturbation. Est-ce la crise uniquement qui est la cause du déficit

des Chemins de fer ou est-ce le développement de l'automobile, la convention de 1921, l'infériorité des tarifs, l'augmentation des dépenses, autant de points qui troublent le chercheur et le rendent perplexe. Pour l'année 1930, le fonds commun ne devait rien recevoir du Nord mais devait lui demander 39.287.192,37 fr.

1931-1932

La crise économique, qui a sévi particulièrement pendant le second semestre de 1931, a aggravé les moins-values de recettes. Le déficit total des Chemins de fer français est d'environ (chiffres provisoires) de 2.600.000.000 de francs, comprenant les moins-values de recettes, augmentation des dépenses d'exploitation et charges financières. Pour la Compagnie du Nord, il atteint 260.000.000 de francs, soit 67.000 francs par kilomètre exploité.

Les premières semaines de 1932 accusent encore des résultats plus mauvais, c'est ainsi que les recettes de la sixième semaine 1932 sont inférieures de 10.735.000 francs à celles de 1931. On compte que, fin Février 1932, les recettes du Nord pour les deux premiers mois de 1932 sont inférieures d'une centaine de millions à celles des deux premiers mois de 1931 qui étaient, elles-mêmes, en moins-value sur 1930. C'est donc une réduction de 30 % du trafic et des recettes qui est à enregistrer. Ce fait est donc imputable à la crise et non à la concurrence automobile. Il est à noter que le trafic par route, ainsi que la construction des voitures automobiles sont affectées dans les mêmes proportions.

Ainsi, nous avons essayé de faire revivre 86 années de l'histoire pour nous permettre ensuite de dégager la politique d'un grand Réseau de Chemin de fer français. Nous sommes arrivés au point où la situation n'est pas satisfaisante. Cela veut-il dire qu'elle continuera à être ainsi ? Nous ne le croyons pas, car les crises ont, toutes, une fin, même si elles ne sont pas économiques. Il est indéniable que parmi les crises actuelles qui affectent un Réseau ferré (crise économique, crise sociale, crise financière, crise d'adaptation) c'est cette dernière qui doit être envisagée avec le plus d'attention parce qu'elle se préoccupe de la vie des Chemins de fer. La crise économique disparaîtra comme ont disparu celles de 1815, 1827, 1836, 1847-48, 1875, 1866, 1873, 1882, 1890, 1900, 1907, 1920 ; la crise sociale se stabilisera, les hommes adopteront un *modus vivendi* qui est toujours le même

sous tous les régimes, « travailler le moins possible en gagnant le plus possible, se plaindre toujours en souhaitant continuer à vivre » : le mal financier disparaîtra aussi, car il recèle en lui la nécessité d'y remédier. L'adaptation seule demeure du domaine de l'intelligence des hommes ; ils peuvent plus ou moins rapidement préparer les événements et les suivre : le Nord a, depuis 1845, prouvé qu'il soupçonnait ce qui allait se passer parce qu'il dessert une région particulièrement active, dont les habitants sont au courant des circonstances économiques et qu'il peut prendre des initiatives hardies sans se heurter à une opposition systématique d'esprits routiniers. Il est vrai que cet élément a moins de force qu'avant 1921, puisque les conventions n'ont pas pensé que chaque région de France n'avait pas les mêmes besoins. Il serait catastrophique en effet que dans certaines régions la bienfaisante routine (une richesse pour ces autres régions) ne subsistât pas car, dans un pays bien équilibré, il faut qu'il y ait une avant-garde et une arrière-garde.

DEUXIÈME PARTIE

Le rôle et l'activité du Réseau du Nord.

La crise économique, qui sévit à travers le monde, à l'époque où nous nous proposons d'analyser les divers aspects d'un Réseau, doit être tout d'abord envisagée.

Il est certain que l'évolution des modes de transport et la concurrence de l'avion, de l'automobile et des canaux vont de pair actuellement. Lorsque la crise sera surmontée, soit par un meilleur aménagement de la production et de la consommation, soit par un regain d'activité, il sera plus facile de se rendre compte de la véritable situation du Chemin de fer et de son rôle dans la circulation des voyageurs et des marchandises.

On a beaucoup exagéré le danger de l'automobile, qui a, à peine, entamé le trafic général lorsque la comparaison porte sur le dernier exercice d'avant guerre — 1913 et celui de 1931. Malgré la dépression de la crise, les chiffres totaux sont à l'avantage de 1931, ils sont en diminution sur les années précédentes depuis 1928.

Pour ne point se laisser aller au découragement, il ne faut pas se formaliser d'une diminution cyclique mais envisager deux périodes correspondantes. Le rapport de M. FOURNIER nous donne, à ce sujet, les conclusions optimistes tout en dégageant les causes des mauvais résultats des dix dernières années.

Les recettes n'ont pas crû parallèlement aux charges que les Compagnies s'imposaient ou que les événements et l'État leur imposaient. Aucune industrie, aucun commerce, aucune fortune privée n'aurait pu résister à une pareille politique financière sous peine de faillite ou de disparition. Même l'État a multiplié les impôts pour atteindre autant que possible le niveau de ses dépenses. On n'a pas osé majorer depuis le 16 Août 1926 les tarifs voyageurs et depuis le 1^{er} Mars 1928 les tarifs marchandises. C'est une heureuse constatation et le Public ne peut que s'en réjouir, mais comme il n'y a point de miracles et de magie dans les bilans de fin d'année, le résultat logique est apparu sous forme de déficit et d'emprunt.

Aussi ceux qui ne veulent point payer aux guichets des Compagnies s'en vont le faire à la perception des contributions.

Est-ce un meilleur système ? Nous ne le croyons pas. Alourdir les finances de l'État, qui doit suffire au déficit de multiples services, ne fait qu'obliger deux administrations à régulariser des comptes, ce qui nécessite un personnel double et constitue une hypocrisie coûteuse. Le fait, d'après la convention de 1921, de pallier aux insuffisances de recettes, par l'émission d'obligations, dont le paiement des intérêts est à la charge de l'État, est bien le mécanisme par lequel le contribuable complète le prix de son billet ou de celui de son voisin, qu'ils étaient heureux de ne point voir augmenter.

Le Gouvernement et le Public ont donc bien ce qu'ils méritent et lorsqu'ils viennent se plaindre ils oublient que c'est à eux qu'ils doivent s'en prendre. En effet, si le Pouvoir Central n'a pas l'énergie de prendre des mesures autorisant à parer aux insuffisances de recettes, de crainte de mécontenter le public, c'est que ce dernier n'a pas le courage et l'intelligence d'accepter une mesure logique et conforme à l'intérêt général. Il est plus facile d'accuser les Réseaux d'incurie, de désordre et d'incapacité que de présenter franchement la question sous son vrai jour.

Cela ne veut pas dire que l'Administration des Réseaux ne puisse être améliorée dans le sens de l'économie ou de l'organisation. Il y a à faire là aussi mais il ne faut pas compter qu'une Compagnie, telle que le Nord, puisse avoir un budget en équilibre, même en fonctionnant admirablement si les méthodes, actuellement imposées, subsistent. Il faut donc qu'un Réseau, comme le Nord, ait suffisamment d'indépendance, tout en restant contrôlé par la nation dans le domaine général, pour qu'il puisse mettre de l'ordre dans la maison et s'adapter aux conditions nouvelles du trafic ferroviaire.

Nous n'en sommes pas encore à l'époque où la solution à la crise des Chemins de fer serait leur suppression complète. Le rôle du Nord, tout particulièrement, n'a pas diminué, il a seulement évolué. Nous basons, sur cette idée, que nous exposerons dans les Chapitres I et II, que le Chemin de fer du Nord est utile. Nous approfondirons sa fonction économique dans les chapitres suivants, que ce soit dans le domaine de l'économie pure ou de la pratique journalière.

CHAPITRE PREMIER.

L'utilité politique du Réseau du Nord en face de l'évolution des transports.

Nous touchons à l'argument principal qui milite en faveur des Chemins de fer et qui, sur le Réseau du Nord, a encore plus d'importance que sur bien des Réseaux. La conception des Chemins de fer était depuis longtemps qu'ils constituent un service public s'intégrant à la notion d'État. Ils font partie du domaine public, qu'ils soient construits ou exploités par l'État ou qu'ils soient construits et exploités par des Compagnies concessionnaires, le droit public les régit et, quoique sociétés privées, on ne les sépare pas, dans l'esprit de la notion de l'intérêt général. Récemment, on a discuté ce caractère en disant que les transports par Chemin de fer avaient, du fait de la concurrence automobile, perdu leur importance et, qu'ils avaient retrouvé leur situation de sociétés privées et de simples commerçants.

Nous estimons que cette idée est totalement fausse et qu'une société de Chemins de fer, exploitant un Réseau d'intérêt général, conserve son type d'organisme public tout en devant s'inspirer des méthodes commerciales. En effet, nous ne sommes pas encore à la période d'évolution où la route est capable de jouer, dans la vie nationale, le rôle du Chemin de fer, et cela tout particulièrement sur le Réseau du Nord. La fonction politique du Chemin de fer a une égale importance à sa fonction économique. Il n'en est pas de même de la route qui, par son essence même, s'adresse à tout individu désireux de satisfaire son intérêt privé. La voie routière correspond à l'exercice de la liberté individuelle en pouvant, éventuellement, mais à titre accessoire, servir aux intérêts généraux. Le Chemin de fer, pour une part d'égale valeur comme les grands services publics, Postes et Télégraphes, Compagnies de Navigation, sert l'intérêt général public et les intérêts de l'individu. Avant l'installation de la voie ferrée, la puissance publique s'exerçait sur l'ensemble d'un pays par l'entremise de courriers gouvernementaux qui permettaient au pouvoir Central de se relier avec difficulté aux points centraux administratifs des provinces. La lenteur, la rareté des contacts entre le Chef de l'État

et ses ministres avec les agents provinciaux, nécessitaient de la part des fonctionnaires publics l'exigence d'une discipline brutale qui explique, plus par obligation que par goût, l'exercice d'un pouvoir central absolu et fort.

La Révolution française, qui avait proclamé une série de libertés, ne put en assurer ni le respect, ni l'application, faute de moyens de communications rapides. Ce n'est qu'avec l'apparition des Chemins de fer que les gouvernements démocratiques purent appliquer les théories visant au respect de la liberté individuelle, parce qu'il était possible d'être rapidement informé de ce qui se passait, et de réprimer les attaques qui pouvaient se produire contre la liberté de la majorité par une minorité. Pouvant parer au maintien de l'ordre public sur tous les points du territoire, les gouvernants, moins craintifs des conséquences d'un désordre local, n'avaient pas à voir d'un mauvais œil l'exercice normal des libertés publiques.

L'ordre public intérieur étant ainsi à peu près assuré, il est naturel d'envisager que la sécurité extérieure doit être à tout instant facilitée par l'existence du Chemin de fer. La guerre de 1870, comme celle de 1914-18, ont démontré la nécessité vitale des Chemins de fer pour la défense nationale. Il est à espérer que nous ne connaîtrons plus les malheurs de la Grande Guerre, mais, puisque le désarmement n'existe pas encore, il faut que les frontières puissent être protégées avec le maximum d'efficacité. Diminuer la puissance de capacité du Réseau du Nord, sous prétexte que les Chemins de fer n'ont plus leur importance d'antan, serait livrer à une invasion certaine toute la partie septentrionale de la France. C'est grâce à un organisme en état de fonctionner à plein rendement que l'on peut, du jour au lendemain, envisager la protection d'une région menacée si souvent par les invasions. C'est donc folie de dire qu'une société, une entreprise de Chemins de fer a perdu toute importance nationale, et que l'on doit la considérer comme un commerçant ordinaire. Le Réseau du Nord a une force stratégique, qui ne se discute pas et qui ne peut affaiblir son organisation sous peine de mettre en danger le pays tout entier. Les mêmes considérations ne pourraient jouer sur d'autres réseaux, ou dans d'autres pays comme l'Angleterre par exemple. En effet, les expériences automobiles peuvent se multiplier avec des inconvénients moins graves dans l'Ouest de la France, dès lors que les grandes lignes subsistent dans leur intégrité. En cas de mobilisation, il serait aisé de centraliser le long des voies de l'État et du P.-O. des unités militaires

qui doivent être acheminées vers la frontière menacée. Sur le Nord, au contraire, voir disparaître des voies d'intérêt général serait commettre une imprudence dont les effets seraient catastrophiques. Le fait même de supprimer certaines voies de rocades d'un intérêt économique insignifiant serait donner à ceux qui nous observent des désirs agressifs qu'ils ne se sentiront pas susceptibles d'avoir si le système ferroviaire demeure intact.

Le rôle du Réseau du Nord pendant la Grande Guerre n'a pas à être repris en détails, mais il faut bien marquer la fonction primordiale qu'il a remplie. Ce n'est pas seulement des voies ferrées qui ont servi mais un personnel, qui ne s'improvise pas du jour au lendemain. 6.768 trains fourniront la bataille de la Somme en 1916. M. GODFERNAUX (p. 34. Évolution des Chemins de fer français de 1858 à 1928) cite le chiffre maximum de 147 trains, atteint par jour entre Amiens et Étaples. A l'inauguration du monument aux morts de la Compagnie du Nord, le Président du Conseil d'Administration rappela l'effort que le Réseau du Nord avait fourni pendant cinq ans derrière les fronts britanniques et français. 5.500 agents partiront à la mobilisation et à la fin de la guerre près de 10.000 avaient été incorporés dans les unités combattantes : « Avec quelle exactitude et quelle régularité, dès la déclaration de guerre, se sont accomplis les transports de la mobilisation et de la concentration tels qu'ils avaient été prévus. Toutefois, avec les moyens d'action d'un Réseau parfaitement équipé, ce n'était qu'un prélude plein de promesses, facile à mener à bonne fin... Amputé des deux tiers de ses lignes, le Réseau du Nord prend part à cette fameuse course à la mer qui se termine par la bataille de l'Yser... Représentez-vous cette prévoyance méthodique et toujours en alerte, dans l'organisation des dispositions à prendre et pour le personnel cette continuité dans l'effort, cette tenacité dans le travail... ». Nous devons citer ces quelques phrases extraites de l'hommage rendu aux agents et à la Compagnie du Nord pour confirmer notre pensée que le Chemin de fer est capital pour la sécurité nationale lorsqu'il dessert une région aux frontières fréquemment menacées. Il est certain que l'automobile a fourni aux moments tragiques un appoint et une aide efficaces, mais ce n'était que la suite ou le complément de ce que les trains avaient pu faire.

Il n'est pas qu'au point de vue intérieur et de Défense nationale que les Chemins de fer aient une importance politique notamment sur le Réseau du Nord. Ils créent une stabilité des opinions, qui peut

apparaître un peu discutable, mais qui nous semble certaine. Nous croyons que l'état d'esprit des employés des Compagnies et de la population, qui gravite autour d'eux, est moins tenté de se porter vers les opinions extrêmes. Le Chemin de fer du Nord représente, plus que les autres Réseaux, une force faisant partie intégrale de la richesse d'une région qui souffrirait de tout mouvement révolutionnaire prolongé. Qu'un arrêt se produise sur le Réseau du Nord par suite d'une grève ou d'un sabotage, le fait est, dans son ensemble, vivement ressenti par la collectivité qui désapprouve parce qu'il nuit à l'intérêt de chacun. Le gouvernement établi est donc mieux à même de dominer moralement et matériellement une situation qui se révèle tout de suite, alors que l'automobile rend le développement des idées, silencieuses et inconnues.

CHAPITRE II.

Le point de vue social.

Ce qui précède nous amène à penser que l'importance sociale d'un Réseau, comme celui du Nord, est supérieure à tous les autres Réseaux français. Desservant une région industrielle, sa fonction sociale peut s'envisager à deux points de vue : d'une part, quant à son application aux employés et ouvriers du Réseau, d'autre part, quant au fondement de la solidarité des individus.

Rôle social du Réseau du Nord. — Le chiffre des agents du Nord est passé successivement comme suit :

1893.....	44.074
1900.....	48.783
1913.....	56.653
1920.....	91.265
1931.....	74.253
1 ^{er} Février 1932.....	73.377

La variation du chiffre de 1893 à 1913 est due à l'augmentation du trafic et aux constructions de lignes nouvelles ; celui de 1920 s'explique par l'application de la loi de huit heures, et la nécessité de prendre un plus grand nombre de cheminots pour un même travail étant donné leur noviciat. De 1920 à 1931 un tassement s'est opéré du fait qu'un triage des compétences s'est imposé, ainsi que des mises à la retraite nécessaires. La stabilisation et la réorganisation du Réseau avaient permis, avant la crise, de ramener le personnel en 1928 à 85.000. Depuis la crise, certains aménagements ont déterminé différentes compressions dont les causes principales sont : raréfaction du service sur certaines lignes secondaires, contrôle des effectifs sous la haute direction de M. ABRAHAM, Ingénieur du Service Central de l'Exploitation, aidé de son éminent et dévoué collaborateur M. GUESLE, Inspecteur Principal Adjoint.

Il n'en reste pas moins que le souci de la Compagnie du Nord pour son personnel a été, sur bien des points, plus efficace que sur d'autres Réseaux et surtout dans les entreprises automobiles, où on

se préoccupe beaucoup moins du sort réservé au personnel. 74.000 personnes, en leur adjoignant les femmes et les enfants, environ 200.000 personnes gravitent autour du Réseau du Nord ; si, du jour au lendemain, ils étaient sans travail du fait de la disparition du Chemin de fer, on s'imagine le grave problème social qui se poserait dans un pays peuplé et industriel. Sur les autres Réseaux, les pays environnants absorberaient plus facilement ceux qui désireraient retourner à la terre.

Examinons rapidement quelques aspects des conceptions qui inspirent le Chemin de fer du Nord envers le problème social. On verra combien se mêlent intimement le fonctionnement d'un service d'intérêt général et les questions sociales qu'il engendre.

M. LE GRIX, Chef Adjoint du Service du Personnel, a fait, le 26 Janvier 1931, une causerie d'une haute élévation morale dont nous nous inspirons et citerons les passages principaux :

« La faiblesse des sociétés anonymes, dans leur enfance, exprime tout d'abord l'orateur, était fatale, mais, de même que certaines faiblesses de l'organisme humain, elle devait disparaître avec la croissance et, dans cette période d'après guerre — où les individualités sont absorbées par leurs propres difficultés au point de ne plus guère pouvoir penser à autrui, — nous voyons ce contraste frappant des collectivités, et, en particulier, des sociétés anonymes ; — aux moyens d'action puissants — qui sont de plus en plus attirées par la morale altruiste.

» Secondant aussi énergiquement et fructueusement l'État, le dépassant même de loin par la qualité de leurs réalisations du fait de cette supériorité que leur confère leur moindre importance, toutes les grandes sociétés ont successivement créé — avec ou sans le titre — un service social qui s'ingénie sans cesse à améliorer le sort de leurs travailleurs sans en exclure les petits et moyens gradés par des innovations dont il peut contrôler pratiquement le rendement ».

Quelles sont ces Œuvres ?

L'Œuvre qui est la plus caractéristique du Réseau du Nord est « L'Œuvre des Pupilles », décidée par le Comité le 18 Juin 1929 en faveur des orphelins des agents tués en service depuis le 1^{er} Janvier 1928.

1^o *Œuvre des Pupilles*. — Cette date limite, qui fut nécessaire au début, n'eut rien d'absolu et sur demande examinée par cas d'espèce,

des orphelins ont été admis comme pupilles, même lorsque leur père avait été tué avant le 1^{er} Janvier 1928.

Que peut bien faire une grande administration pour les orphelins ? Les aider selon une formule impersonnelle, automatique, et, par là même, peu efficace.

Le service social de la Compagnie ne l'a pas voulu : après une ou plusieurs enquêtes approfondies auprès de toutes les personnes et personnalités qui peuvent le renseigner, au nom de chacun des pupilles (un millier environ), une fiche est créée où l'on inscrit tous les faits marquants de sa vie laborieuse.

Plus loin M. LE GRIX ajoute « Autour de lui (le pupille) nous tendons un réseau protecteur, dont les directeurs d'école — avec qui nous nous mettons personnellement en relation — forment un des éléments principaux.

» Ainsi, comme le père lui-même, peut-être mieux que lui — car notre discernement n'est pas faussé par une affection toujours un peu aveugle — nous pouvons nous rendre compte des points forts et des points faibles de notre pupille pour ensuite le diriger discrètement du côté où ses aptitudes naturelles semblent l'appeler.

» Bien entendu, cette action morale serait impuissante si le Comité de Direction n'avait pas mis à notre disposition des moyens financiers toujours libéralement proportionnés à l'œuvre à accomplir.

» Au lendemain de l'accident, la situation matérielle de la famille est assainie par une première allocation, — car cette œuvre de solidarité bannit le terme un peu humiliant de secours — qui tient compte de la composition de la famille et des dettes, que, le cas échéant, nous réglons directement si elles ne sont pas trop considérables, ce qui n'est encore jamais arrivé, tant le sort semble, dans la grande majorité des cas, s'acharner sur les familles dignes.

» Cette première allocation exceptionnelle peut, bien entendu, être suivie d'autres de même nature selon les circonstances.

» Ensuite, les revenus de la mère, devenue chef de famille, sont régulièrement augmentés par une allocation complémentaire, bénévole, s'ajoutant à la rente accident et à la pension Compagnie et qui vient combler la différence entre l'allocation pour charges de famille allouée aux agents en activité et celle sensiblement inférieure, allouée aux retraités : pour les familles très nombreuses, cette allocation complémentaire a pu atteindre à ce jour la somme annuelle de 8.100 fr.

» En faveur des enfants de moins de six ans, pour lesquels la Compagnie n'est pas encore intervenue dans les frais d'études, M. JAVARY, notre dévoué Directeur, a eu cette année cette initiative touchante de leur envoyer à Noël des jouets au nom de leur Père tragiquement enlevé. Cet envoi était accompagné d'une lettre portant la signature directoriale et, comme la manière de donner, relève incontestablement la valeur morale du don, les jouets ne furent pas remis d'une manière quelconque, mais directement par des fonctionnaires et mieux encore par des femmes de fonctionnaires.

» Pour les enfants de plus de six ans, l'Œuvre rembourse aux mères les frais d'études et de fournitures classiques, participe, le cas échéant, aux frais de pension quand, compte tenu de l'allocation pour charges de famille, ils sont trop lourds, récompense les pupilles qui savent conquérir un rang honorable dans leur classe ou subissent avec succès un examen, en leur accordant des prix représentés par des versements d'importance variable, mais qui ont été jusqu'à 1.000 fr. sur un livret de caisse d'épargne frappé de la clause d'inaliénabilité jusqu'à la majorité ou le mariage et remis solennellement au nom de la Compagnie du Nord par le *Directeur d'Ecole à la distribution de prix* ».

Lorsque les pupilles atteignent l'âge limite de 18 ans, ils sont rayés de l'Œuvre, mais, à cette occasion, on leur donne un livret de caisse d'épargne avec un dernier versement de 1.000 fr. Une situation leur est tout de suite offerte. Même en ce temps de crise, les portes de la Compagnie leur sont ouvertes.

Ainsi, les pupilles sont aidés : physiquement, car on veille sur leur état de santé en les faisant soigner et même, le cas échéant, hospitaliser aux frais du Réseau, intellectuellement, car au delà de l'âge de 18 ans, la Compagnie aide ceux qui désirent continuer leurs études à la condition qu'ils soient doués pour le faire avec profit.

Depuis quatre ans que fonctionne cette Œuvre avec une dépense de 30.000 fr. en 1929, à 230.000 fr. en 1930, et 292.000 fr. en 1931, le but qu'elle se proposait a été atteint. « Elle a apporté le soutien moral et financier nécessaire aux veuves pour mener à bien la tâche parfois écrasante que le destin a mise sur leurs épaules » conclut, avec raison, M. LE GRIX.

2° *Allocations pour charges de famille.* — Ces allocations pour charges de famille — ce sursalaire familial — étaient évaluées en 1930 :

à 96.690.000 fr. pour 44.500 chefs de famille pour un effectif de 76.080 unités ce qui fait :

Une allocation moyenne :

par chef de famille de.....	2.172 fr.
par agent de l'effectif de.....	127 fr.
et un nombre moyen d'enfants au-dessous de 18 ans	
par chef de famille de.....	1,80
par agent de l'effectif de.....	1,09

3^o *Primes de natalité.* — Aux primes déjà allouées par l'État, le Nord accorde les « allocations officielles pour naissance » qui s'élèvent à :

150 fr. pour le premier enfant,

225 fr. pour le second enfant,

300 fr. pour le troisième et par enfant au-dessus du troisième.

Pour 5.311 naissances, la Compagnie du Nord, en 1930, a déboursé de ce chef, une somme globale de 1.225.575 fr., soit une allocation officielle moyenne par enfant de 237 fr. Ces sommes, qui sont accordées par tous les Réseaux, la Compagnie du Nord a estimé qu'elles n'étaient pas suffisantes pour triompher des hésitations de ses agents devant les difficultés croissantes de l'existence.

Elle vient en aide aux chefs de familles nombreuses, c'est-à-dire pères de trois enfants au moins, en leur accordant spontanément, en d'autres termes sans demande des intéressés, en sus de l'allocation officielle, une « allocation bénévole » qui de 200 a pu s'élever à 1.500 fr. suivant le nombre et l'âge des enfants, d'où une nouvelle dépense en 1930 de 894.575 fr. répartie entre 2.000 bénéficiaires, soit une allocation moyenne de 447 fr. (M. LE GRIX, p. 12).

Puis, pour encourager les pères de 1 ou 2 enfants, qui ne peuvent prétendre à l'allocation bénévole ci-dessus, fut créée — par décision du Comité de Direction du 24 Juin 1930 — « L'Œuvre du Petit Lit et de la Layette » qui, mise sur pied dans le minimum de temps, a fonctionné à partir du 1^{er} Août 1930 et distribué dans les cinq derniers mois de 1930 :

314 petits lits complets,

200 layettes,

36 colis combinés

(page 13. M. LE GRIX).

De plus, l'allocation officielle pour naissance et son complément l'allocation bénévole jouent — contrairement à ce qui avait été primi-

tivement arrêté — traitement brut de 22.600 fr. — pour le personnel moyen et même supérieur sous forme d'allocation de remplacement.

Signalons ici l'Œuvre de M^{lle} GRANGE, Surintendante de la Compagnie, qui, s'inspirant des méthodes du Service Social, a créé un groupe d'Assistances Sociales ayant pour mission de visiter les futures mères et leur donner des conseils pour élever leurs petits selon les règles de l'hygiène.

4^o *Habitations.* — Sur ce point encore, la Compagnie a largement compris son rôle, M. LE GRIX, page 15, nous donne des renseignements fort complets qui illustrent la grande Œuvre de construction réalisée par le Chemin de fer du Nord.

« Dès 1915, au fur et à mesure de leur rentrée à leur ancienne résidence, que la majorité de nos agents avait dû quitter à la hâte devant l'avance ennemie, et pour les aider à reconstituer leurs foyers détruits, le Réseau a consenti des avances sur salaires variant de 500 fr. à 2.000 fr. remboursables sans intérêt en 36 mensualités et principalement destinées à l'achat des objets de première nécessité ».

« Au lendemain de la guerre, devant la nécessité de réemploi de dommages de guerre, le Réseau a poursuivi et élargi son effort en étendant le régime de ses avances aux agents désireux de reconstruire et dont les dommages accordés par l'État étaient insuffisants pour mener à bien cette reconstruction.

» Ce régime, toujours en vigueur, nous a conduits à accorder jusqu'ici 726 avances pour un capital de 1.468.030 fr.

» Un deuxième régime d'avances a été institué en 1925, en faveur des agents désireux de construire ou d'acquérir une maison dans les conditions requises pour bénéficier des avantages de la législation des habitations à bon marché (loi RIBOT).

» Ces avances, remboursables en 5 ans, permettent aux demandeurs de parfaire le cinquième du prix du terrain et de la construction, dont la possession était exigée par la loi.

» La modification, par la loi LOUCHEUR, de la loi RIBOT a entraîné la Compagnie à un relèvement du montant des avances et, pour les seules années 1929, 1930, 310 avances ont été consenties pour un capital de 1.071.845 fr. en ce qui concerne le Nord-Français et 48 avances pour 247.750 fr. en ce qui concerne le Nord-Belge.

» La Compagnie ne s'est pas encore arrêtée là et pour les agents désireux de construire par leurs propres moyens, c'est-à-dire en dehors

du cadre de la loi LOUCHEUR, elle a prévu des avances d'un maximum de 15.000 fr. garanties par une assurance temporaire sur la vie.

» A ce jour, 203 avances de l'espèce ont été consenties pour un capital de 2.271.450 fr. en ce qui concerne le Nord-Français et 10 avances pour 156.552 fr. pour le Nord-Belge.

» Au total, depuis l'institution des 3 régimes, nous avons ouvert : en ce qui concerne le Nord-Français, 1.368 avances pour 5.228.925 fr. et pour le Nord-Belge, 124 avances pour 663.402 fr.

» L'intérêt de ces avances pour construction de maisons est extrêmement modéré, puisque depuis le 1^{er} Juillet 1930, il a été réduit à :

4	%	pour les agents sans charges.		
2 1/2	%	—	mariés pères d'un enfant,	
2	%	—	—	de deux enfants.
1 1/2	%	—	—	de trois enfants.
1	%	—	—	de quatre enfants.
1/2	%	—	—	de cinq enfants.
néant.	—	—	—	de six enfants et au delà.

» S'il convient de rappeler les 12.000 logements construits par la Compagnie dans les régions dévastées et répartis sur le Réseau dans 52 cités pour être mis à la disposition des agents à des prix très sensiblement inférieurs à la valeur locative réelle, on pourra mesurer l'ampleur de l'effort de la Compagnie pour apporter sa contribution à la solution du problème du logement à laquelle reste certainement subordonnée la solution du problème de la natalité.

» Grâce à cette aide, à laquelle sa discrétion donne son plein d'efficacité, les familles de nos cheminots devenues incontestablement des privilégiées, devraient pouvoir prospérer et s'accroître.

» En fait, l'effort de la Compagnie a été loin d'être stérile puisque, dans sa sphère, elle a apporté un frein à la dépopulation et qu'en 1930 — année encore marquée d'une croix noire pour la natalité française — les naissances sur le Réseau se sont relevées de 5.026 en 1911 à 5.211, soit une augmentation de 3,7 % ».

Mais il n'est au pouvoir de personne, pas même en celui d'un patron au cœur compréhensif et compatissant de préserver ces familles de maux qui, à l'aveugle, viennent frapper tous les humains, car c'est surtout dans le malheur que, sur terre, règne l'égalité.

5^o *Prêt d'Honneur*. — Le 24 Janvier 1930, « l'Œuvre du Prêt d'Honneur » qui, au moyen d'avances sans intérêts, peut venir efficacement en aide aux agents bien notés se trouvant dans une situation lourdement obérée par des motifs reconnus entièrement dignes d'intérêt.

Ces avances sont, en principe, supérieures à 1.000 fr. et accordées avec toute la discrétion voulue pour respecter la légitime fierté des intéressés.

Au-dessous de 1.000 fr. fonctionne dans les mêmes conditions un système d'avances officieuses dont, en 1930, 126 agents ont bénéficié pour un capital de 94.257 fr.

Le total des avances, tant officielles qu'officieuses, faites ainsi sans intérêt en 1930 s'est donc élevé au-dessus de 400.000 fr.

6^o *L'Œuvre des Grands Malades*. — Le 6 Septembre 1928, fut fondée « l'Œuvre des Grands Malades » qui s'est proposé d'améliorer par tous les moyens possibles le sort des agents frappés d'une manière grave et prolongée, quelle que soit la nature de leur maladie et particulièrement celui des tuberculeux.

L'objectif est donc moins de secourir pécuniairement les Grands Malades — conséquence néanmoins nécessaire comme nous allons le voir — que de les faire soigner directement après hospitalisation, les soins médicaux et même chirurgicaux devant se prolonger entièrement aux frais du Réseau — tant que le malade ne sort pas de l'établissement où il a été hospitalisé, même si une mesure administrative telle la réforme ou la retraite devait, entre temps, l'atteindre.

Le 21 Novembre 1928 fut organisée la consultation d'un médecin spécialiste qui, avec tous les moyens d'investigation moderne, a examiné à ce jour 2.579 agents dont 195 soit 7,5 % ont été reconnus sanatoriabiles, sur lesquels 149 ont pu être effectivement hospitalisés, les autres étant décédés avant leur hospitalisation, ayant été refusés par le sanatorium ou ayant eux-mêmes refusé leur hospitalisation.

Grâce à notre système d'entente avec divers sanatoria, le délai d'attente avant hospitalisation a pu être abaissé à 3 semaines, ce qui constitue véritablement un minimum pour toute personne connaissant la question.

Si bien que fût organisée cette consultation spéciale à Paris, il fallait encore faire supporter aux malades la fatigue d'un voyage et les exposer ainsi parfois à commettre une réelle imprudence : pour

éviter ce grave inconvénient, en Octobre 1930, a commencé à circuler sur le Réseau un équipage radiologique conduit par le médecin spécialiste lui-même et doté des appareils les plus perfectionnés.

Mais soigner, hospitaliser même, les malades, serait une œuvre stérile, si on ne leur conservait pas cette tranquillité morale, facteur essentiel de la guérison.

Le grand malade, pour qui le statut ne prévoyait plus que la disponibilité sur sa demande ou la mise à la réforme, a donc été rattaché à la Compagnie par le moyen d'un congé sans solde dont la durée varie avec la durée de l'affiliation, les notes et les charges de famille.

Pendant le congé sans solde, les retenues que les agents doivent verser à la Caisse des Retraites sont prises intégralement à charge par la Compagnie qui supporte en outre les versements patronaux, et les allocations sont distribuées aux familles pour compléter leurs ressources propres et leur permettre ainsi de vivre pendant l'indisponibilité de leur chef.

Une Commission Inter-Services, composée d'un Fonctionnaire par grand Service, s'occupe de suivre chaque grand malade et de faire les propositions au Directeur en vue de sa mise en congé sans solde, le cas échéant, de son hospitalisation et de l'attribution d'allocations bénévoles à la famille.

Pour 294 malades en 1930 :

Les frais d'hospitalisation se sont élevés à..... fr.	311.002
Les retenues pour la Caisse des Retraites prises en charge par la Compagnie et les versements patronaux à.....	234.424
Les allocations aux familles à.....	565.132

Soit une dépense totale de..... fr. 1.110.558

Pratiquement, cette Œuvre n'a encore eu à fonctionner que pour les grands malades, elle va devoir maintenant aussi s'occuper — tâche délicate entre toutes mais productive pour l'économie nationale — des grands mutilés de travail, qu'en dépit de son désir, le Réseau ne peut pas toujours conserver dans son personnel faute d'un poste dont la nature puisse convenir à leurs aptitudes réduites.

Il faudra ainsi s'attaquer au problème de la réadaptation et de la rééducation professionnelle pour faciliter le placement de ses mutilés à l'extérieur et, c'est dans ce but, que les Réseaux ont accordé, en 1929, à la Protection Mutuelle des Cheminots, pour l'achat et l'organisation du centre d'Étrombières, en Haute-Savoie, une subvention globale

de 1.100.000 fr. sur laquelle la part Nord a été de 190.000 fr., premier sacrifice que d'autres suivront sans doute.

Bien entendu, en dehors de ces cinq Œuvres, qui sont par ordre d'ancienneté :

Œuvre du logement.

Œuvre des Grands Malades et des Grands Mutilés du Travail.

Œuvre des Pupilles.

Œuvre du Prêt d'Honneur.

Œuvre du Petit Lit et de la Layette.

continuait à fonctionner l'antique « Fonds d'assistance », si bien que si l'on veut chiffrer d'une manière, d'ailleurs incomplète, les sacrifices consentis bénévolement et en dehors de ses obligations statutaires, par la Compagnie, en faveur de son personnel Nord-Français, on peut citer les chiffres suivants pour 1930 :

1^o Fonds d'Assistance pure qui joue sur la demande des
agentsfr. 2.342.197
soit 51,5 % du total,
répartis sur 5.493 bénéficiaires avec une moyenne
individuelle de 426 fr.

2^o Fonds de solidarité et d'encouragement qui joue sur
l'initiative du Réseau.....fr. 2.207.989
soit 48,5 % du total,
répartis sur 3.392 bénéficiaires avec une moyenne
individuelle de 651 fr.

sans parler des sommes seulement avancées à un taux d'intérêt, soit inexistant, soit bien inférieur à celui qui aurait dû être prévu pour rémunérer le capital en tenant compte des risques courus — et dont le montant s'est élevé en 1930 à 2.440.962 fr. pour 626 parties prenantes, soit une avance moyenne de 3.899 fr.

7^o Œuvres diverses. — Il reste à citer : L'Œuvre du secours en nature gérée par la « Protection Mutuelle des Cheminots » avec un personnel prêté et payé par le Réseau qui alloue en sus une subvention annuelle de 200.000 fr. à laquelle viennent s'ajouter de nombreux dons en nature.

Les vêtements fournis,

— soit gratuitement (dépense en 1930 : 1.230.229 fr.),

— soit avec contribution des intéressés (dépense en 1930 : 231.044 fr.)

selon le degré d'exposition aux intempéries des agents bénéficiaires ou le caractère plus ou moins salissant de leurs travaux.

Les allocations spéciales pour les besoins très salissants, allocations qui viennent s'ajouter aux vêtements fournis gratuitement (18.831 fr.).

Les boissons et rations chaudes, les boissons fraîches distribuées gratuitement lorsque la température s'abaisse au-dessous de 4° ou devient très élevée.

d'où une dépense, en 1930, de..... fr. 385.000

Les 319 bourses accordées aux fils d'agents ou d'ex-agents,

dépense fr. 370.000

Les 33 bourses accordées aux filles d'agents ou d'ex-agents,

dépense fr. 40.000

Les prix en espèces variant de 100 à 250 fr. accordés aux fils et filles d'agents qui se sont placés en tête de leur classe.

Les allocations des fondations MATHIAS, de Saint-Didier, et Émilie SARTIAUX, dont les revenus annuels ont été complétés à 80.000 fr. par la Compagnie et qui permettent de distribuer à 130 élèves de l'enseignement supérieur une allocation annuelle de :

1.100 fr. pour les Grandes Écoles (Polytechnique, Centrale, Mines, École Supérieure d'Électricité).

750 fr. pour les Écoles Supérieures d'Enseignement Industriel et

500 fr. pour les Facultés et l'Enseignement artistique-commercial.

Les dots de la fondation DE ROTHSCHILD.

La prise en charge de la pension de 30 orphelins dans divers établissements.

L'Œuvre des Pupilles — les bourses et les dots — la prise en charge des frais de pension de certains enfants et orphelins — attestent que la sollicitude de la Compagnie s'est étendue de la meilleure manière, aux enfants de ses agents, mais rien ne peut mieux affirmer son désir de développer encore le sentiment de la famille dans son personnel, que les deux créations suivantes qui, l'une et l'autre, ont pour but d'aider les pères de famille à triompher des difficultés que la croissance peut susciter chez leurs enfants.

« La colonie de St-Pol-sur-Mer » qui du 1^{er} Juin au 15 Juillet s'ouvre sous forme de « Colonie Maternelle » pour 60 enfants de 4 à 7 ans et se transforme, à partir du 20 Juillet jusqu'au 20 Septembre en « Colonie

de vacances proprement dite » pour un maximum actuellement prévu de 600 enfants de 7 à 12 ans, reçus en deux séries.

« La Maison de Cure et de l'École de Plein Air » ouverte tout récemment à Crouy-sur-Ourcq, sous la dénomination de « La Maison des enfants des Cheminots du Nord » et qui sera progressivement aménagée pour recevoir une centaine d'enfants de 5 à 12 ans.

Enfin, le Fonds Léon SAY consent aux agents qui en font la demande, des prêts de 1.000 fr. portés exceptionnellement à 1.500 fr. à un taux d'intérêt de 3 % à l'occasion d'événements tels que naissance, mariage maladie ou décès d'un proche parent : c'est donc une institution qui — ayant consenti, en 1930, 128 prêts pour 102.120 fr. — procède de la même idée que le Prêt d'Honneur qui, généralement, lui fait des avances d'un montant plus élevé.

Telles sont les œuvres sociales qui touchent et sont à la portée de 200.000 personnes. N'est-ce point un élément important lorsqu'on est appelé à juger, sans être certain d'avoir raison, un organisme servant l'intérêt général, particulièrement celui du Nord, desservant une contrée riche et industrielle ?

Sur d'autres Réseaux, bien que ceux-ci aient fait un grand effort pour les œuvres sociales, l'importance du problème nous paraît moins grave, car il s'agit de Réseaux ne desservant pas de régions presque exclusivement industrielles et ouvrières. Le Nord a un rôle social qui équivaut à son importance dans la défense nationale. Aussi, disons-nous qu'à côté de toutes les considérations économiques, juridiques et financières que nous serons susceptibles d'examiner, toutes mesures destinées à affaiblir le Réseau du Nord, auraient des répercussions infiniment plus considérables.

CHAPITRE III.

Les résultats financiers du Nord.

§ I.

DISCUSSION THÉORIQUE SUR LES RÉSULTATS FINANCIERS DES MOYENS DE TRANSPORT.

Malgré tout ce que l'on pourra dire, c'est la question financière qui, au point de vue pratique, domine toutes les autres. C'est elle qui provoque les réactions les plus vives. En effet, si les résultats financiers d'une exploitation de transport sont favorables, ses partisans s'en emparent et n'ont pas besoin de prouver plus ; s'ils sont défavorables même provisoirement, toutes les belles raisons, politiques, sociales et légales peuvent être présentées habilement ; tôt ou tard une gestion malheureuse provoquera la ruine du système parce qu'il devient impopulaire.

Examinons le bilan des divers modes de transport avant d'établir celui du Nord. De cette comparaison jaillira la lumière.

A. — LE CHEMIN DE FER.

Qu'entend-on par résultats financiers favorables d'une exploitation de Chemins de fer ? Pour nous, c'est le cas simple, dans lequel tous frais payés, les recettes laissent un reliquat. On peut présenter avec plus ou moins d'adresse les chiffres, il subsiste toujours un certain nombre de données qui ne doivent pas être oubliées. Il faudrait y comprendre les dépenses de prospection, les expropriations, la construction de l'infrastructure, l'établissement de la superstructure, les frais d'exploitation, l'impôt, la rémunération du capital, cela constituerait le principe : les recettes devraient donc permettre d'éteindre toutes ces différentes dettes. On s'est bien vite rendu compte que cela était impossible pour certains Réseaux. L'État dut donner son concours financier sous différentes formes que nous avons

citées : l'appel à l'emprunt s'est répété depuis cent ans et l'on peut constater que le capital investi dépasse de beaucoup le chiffre des recettes au cours de cette même période. L'usager ne peut donc pas assurer l'ensemble des moyens qui permettent de le transporter. Le contribuable doit-il donc alimenter la caisse et pallier à toutes les insuffisances ? Implacablement, nous devons dire oui, car tous les emprunts aboutissent invariablement à l'impôt, puisque le service des intérêts et l'amortissement des actions et des obligations n'a jamais pu se faire sans l'aide de l'État, et que, finalement, des conventions successives ont permis de liquider des dettes arriérées envers l'État. Il faut donc admettre que le transport par Chemin de fer ne paie pas complètement son installation et son fonctionnement, que l'usager et le contribuable doivent ensemble en fournir la recette.

Si moins sévère sur l'application d'un principe, on envisage seulement le paiement du service public par l'usager, on constate encore qu'il y a une grande difficulté à solder toutes les dépenses inhérentes au fonctionnement du Chemin de fer. La construction du matériel, le paiement des salaires, les indemnités pour avaries, l'entretien des bâtiments et des voies absorbent presque le total et, si l'on veut s'en rendre compte, il suffit de comparer les budgets des Compagnies depuis 60 ans. D'autres causes s'ajoutent à celles que nous venons d'indiquer, inhérentes au service, l'impôt qui diminue d'autant ce qui revient au Chemin de fer et qui, pour les marchandises, est passé successivement de 0 à 5 et 10 % ; pour les voyageurs de 2 % à 32,5 % (65 % pour les places de luxe) ; les avantages conférés aux fonctionnaires d'État (gendarmes, militaires, douanes, postes, enseignement, etc. . .), les dégrèvements aux familles nombreuses, mutilés, etc. . . ; il faut y ajouter également l'obligation de faire circuler un certain nombre de trains sur des lignes qui, non seulement ont un faible trafic, mais un trafic inexistant. Toutes les causes de déficit ont été analysées, depuis trois ans, avec un grand luxe de détails qui ne laisse plus aucun doute sur l'étendue du mal. Pour le résoudre, il faut prendre des solutions énergiques qui toucheront toutes les catégories d'intéressés et que doit dominer l'intérêt général. Chacun en son for intérieur souhaite un budget de Chemin de fer en équilibre, donnant un total favorable aux recettes, mais qu'il l'excepte bien entendu de ses sacrifices. Pour supprimer le déficit on s'est accordé sur trois sortes de mesures (que le rapport de M. FOURNIER a repris en leur attribuant une égale importance) :

1^o *Augmentation de tarifs.* — C'est pourtant contre ce moyen que s'élève tout le monde, c'est-à-dire tous les usagers ; il est naturel que s'il manque 10 % de recettes ce soit ceux-ci qui les fournissent. Il est vrai qu'une augmentation des tarifs peut engendrer une baisse des recettes, mais, en général, elle est provisoire, et elle doit être atténuée par une diminution des dépenses. Le temps n'est plus où les Compagnies pouvaient mettre leur orgueil dans la création de nombreux trains qui remplissaient les indicateurs et soulevaient l'admiration les grands enfants que nous sommes tous, quand nous allons prendre le train ! Que l'esprit de la pratique et du bon sens prime celui d'une naïveté puérile.

2^o *Economies.* — On les prêche toujours et il est bien difficile d'en faire, chacun désirant encore ici qu'elles soient faites au détriment du voisin. Il est indéniable cependant que, dans une période de transformation comme la nôtre, le Chemin de fer prenne sa véritable place en n'essayant plus de vouloir exploiter un trafic qui lui a déjà échappé et qu'il ne retrouvera probablement jamais. Les économies ne doivent donc pas porter seulement sur l'activité en cours, mais dans la suppression de trafics divers peu rémunérateurs. La difficulté réside surtout dans l'application de cette idée. Sur la Compagnie du Nord on a commencé à créer des organismes qui doivent tendre à ce résultat. Ils ont dû, en partie, y parvenir puisque la Compagnie de l'Est était la seule qui, en 1930, dans une année de crise économique, avait pu, à peu près, être sans déficit.

3^o *Réduction de l'impôt.* — Afin de ne pas effrayer le voyageur par une augmentation des tarifs, la baisse de l'impôt permettra aux Compagnies de recueillir plus d'argent frais. Il est plus facile d'écrire tout cela que de le réaliser, mais, si chacun se pénètre bien de ce qu'un service public doit fonctionner sans déficit, rapidement celui-ci disparaîtra. Développer la conscience publique, c'est résoudre en partie les grands problèmes politiques, sociaux et financiers. En France, il est à remarquer que cette conscience existe, que dans n'importe quel autre pays, elle est en baisse depuis la guerre ; chaque individu a compris qu'il est, dans son petit cercle, un agent de construction ou de destruction. Le rôle des élites est de s'efforcer que le nombre de ceux qui collaborent à la construction soit supérieur à ceux qui veulent détruire.

B. — LES CANAUX.

En ce qui concerne les canaux, nous n'avons pas à nous en étendre ici, mais nous pouvons dire que leur établissement et leur entretien sont en grande partie payés par le contribuable, car ce ne sont pas les péages des écluses et l'impôt perçu sur le transport des marchandises (4 %) qui peuvent compenser les dépenses engagées de construction et d'entretien.

C. — L'AVION.

Si les Compagnies de Chemins de fer n'ont pas toute liberté pour fixer leurs tarifs, pourvoir à leurs dépenses par des recettes aménagées, les Compagnies françaises de navigation aérienne, tout en étant constituées sous forme de sociétés commerciales, sont soumises à une réglementation. Au début, l'État subventionnait toutes les sociétés aériennes ; l'État accordait des primes d'amortissement, d'entretien, de transport, d'équipage. On a évolué vers un système analogue à celui des Chemins de fer sous le second Empire. Des subventions sont également accordées. On n'a pas encore trouvé un système satisfaisant, car aucune Compagnie de navigation aérienne n'arrive à vivre sans aide. Le rapport de M. BOUCHÉ (Étude sur la situation économique, administrative et juridique de la navigation internationale, publication de la S.D.N. Genève 1930) indique que chaque avion de transport coûte au contribuable français 17 francs par kilomètre. On pourrait également se reporter utilement au rapport de M. MOCH, qui établit le déficit des grandes Compagnies aériennes (1).

D. — L'AUTOMOBILE.

Resterait l'automobile qui serait, pour certains, le moyen de transport devenu le plus économique : pas de grands frais de manutention, peu de marchandises avariées et perdues, organisation administrative moins compliquée et moins coûteuse, telles seraient les qualités essentielles qui autoriseraient à dire que le transport automobile des marchandises et des voyageurs engendre, pour

(1) Se reporter à la thèse de M. G. Dupuis « Le rail et l'aile », Paris 1931 où l'on trouvera de longs développements sur la situation des Compagnies de navigation aérienne.

transporteurs et transportés, un moindre déficit ou même enregistre des bénéfices intéressants.

Pour établir la vérité, le problème est plus difficile qu'il n'apparaît au premier abord. Nous verrons quelques calculs portant en 1906 sur des lignes automobiles allemandes, anglaises et belges. M. WEILGUTH arrivait à cette conclusion que, pour le service de ville, ce serait moins coûteux que celui du tramway, mais que pour le service extra-urbain l'automobile apparaissait plus cher. En 1932, les calculs ne peuvent se faire de même, mais pour savoir si les transports par route comportent un déficit final, il faut calculer comme nous avons fait pour les Chemins de fer tous les éléments qui concourent aux dépenses et aux recettes.

Dépenses : a) *Établissement de la chaussée.* — Il est impossible d'établir le coût de construction d'une route puisqu'elles existent, pour les grandes artères, depuis les voies romaines. On ne peut estimer ce qu'a coûté une route comme celle de Paris-Menton (Nationale 7) qui, dans son tracé, existe, pour les trois quarts de son parcours depuis 20 siècles. Il faudrait penser à inclure, dans une estimation actuelle, ce qu'aurait coûté l'établissement d'une telle route. Nous bénéficions de l'œuvre du passé et nous devons seulement retenir que les grands travaux publics profitent toujours, dans un temps plus ou moins rapproché, aux générations futures. La construction de remblais, de ponts, de tranchées est un aménagement qui sert à travers des siècles et qu'on ne doit jamais considérer comme devenu inutile à la suite d'un détournement du trafic. Un jour vient où une voie routière ou ferrée reprend son importance et où les travaux à faire ne visent que l'adaptation et l'amélioration. Il faut donc mettre sur un pied d'égalité le coût de construction de routes et de voies ferrées qui peut être payé par l'ensemble des contribuables et non par les usagers.

b) *Exploitation par automobile.* - - Il faut distinguer ici l'automobile appartenant à une filiale de Chemin de fer, et l'automobile appartenant à une entreprise particulière, enfin il faut songer à l'automobile particulière.

1° *L'automobile appartenant à une filiale.* — Le coût d'achat de la voiture est difficile à établir. Pour les unes, l'achat de la voiture est fait par le Réseau qui livre le matériel à la filiale dont le budget ne portera que les frais d'exploitation dont nous reparlerons tout à

l'heure ; d'autres achètent leur matériel qui, pour une partie, est payé par des subventions accordées par la Compagnie mère ou par des sociétés actionnaires.

La gestion financière de ces filiales ne donne donc pas un reflet exact de la situation dans son bilan.

2° *L'automobile appartenant à une entreprise particulière.* — Si l'on prend l'une de ces sociétés, on peut se rendre compte que l'achat des voitures constitue 50 % de la dépense d'un exercice, l'amortissement devant se faire en 4 à 5 ans. Le voyageur devra donc payer à chaque parcours la moitié du prix pour le remplacement des voitures. Sur les Chemins de fer, la proportion n'est que 20 %.

3° *L'automobile appartenant à un particulier.* — Le déficit est certain ; si la personne, qui possède une automobile de 16.000 à 60.000 fr., calcule le coût du kilomètre, celui-ci revient, pour 40.000 km., moyenne de la durée d'utilisation d'une voiture, à 1 fr. le km.

c) *Entretien.* — Il varie suivant la force du moteur et l'individu qui le conduit. On peut toutefois dire que les frais d'essence, d'huile, de pneumatiques, de réparations reviennent à 0 fr. 50 du km. Si le voyageur est seul, peu adroit et peu soucieux de sa machine, le prix du km peut atteindre pour une voiture de moyenne puissance 2 fr. ; pour une voiture puissante 5 fr. ; pour une petite voiture 1 fr. ; le nombre de voyageurs transportés divise ces frais et, c'est là que se montre la diminution du prix de transport, augmentée d'un pourcentage d'usure et de dépense de 10 % environ. Cela est donc essentiellement variable et dépend, d'une part, de la qualité du conducteur, qui est rarement un professionnel, et d'autre part, de la qualité de construction de la voiture. Ce qui est certain c'est qu'une automobile particulière augmente les frais de transport de 3 à 4 fois celui des Chemins de fer ; le particulier n'en a souvent cure parce que ces frais se confondent, dans son esprit, avec ceux affectés aux distractions et aux bénéfices qu'il en retire dans ses affaires. Il est évident que la capacité de travail d'un individu dans les affaires possédant une automobile en bon état augmente d'un tiers et que ses recettes peuvent suivre la même progression.

d) *Imposition.* — Un billet de Chemin de fer est imposé, dit-on, de 32,5 %. De combien est imposé l'automobiliste ? Supposons un

automobiliste possédant une 10 C.V. roulant 12.000 km. dans son année, dépensant par conséquent 1.200 litres d'essence et 300 litres d'huile pour un coût de 2.000 fr. L'imposition est de 1.000 fr. ; et sur l'essence et l'huile de 1.000 fr. environ ; de plus, il paie une taxe au moment de l'achat. Les 12.000 km. qu'il a faits lui auront coûté : garage et autres impôts... 2.500 fr. sur un total de 12.000 fr. de dépenses, amortissement compris, soit 18 %. Or, l'entretien de toutes les routes approche de 3.000.000.000 fr. environ (1.000.000.000 pour les routes nationales). Si l'on suppose qu'un million et demi d'automobiles roulent, le chiffre d'impôts payés est d'environ 2.000.000.000, plus la taxe sur l'essence, l'huile, et de séjour 1.000.000.000 environ.

Total : 3.000.000.000 -- L'équilibre se ferait donc, et l'État, au contraire, aurait un bénéfice qui servirait à combler le déficit des Chemins de fer.

Nous croyons qu'une moyenne entre les chiffres donnés et le chiffre indiqué par M. DAUTRY dans l'Européen (1.600.000.000) et celui des partisans de l'automobile (3.000.000.000) fixe à peu près la vérité en cette matière.

Il existe donc un déficit certain dans le transport automobile, mais il est moins apparent que pour les Chemins de fer. Il faut, d'ailleurs, bien se dire que les transports par Chemin de fer et par route ne sauraient se comparer, et que les conséquences économiques de la circulation routière sont tout à fait différentes de celles des Chemins de fer comme nous allons le voir dans le Chapitre suivant.

§ II.

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE LA COMPAGNIE DU NORD.

Il est bien difficile de suivre exactement les bilans financiers du Réseau du Nord depuis 1845. Les méthodes de comptabilité ont varié à plusieurs reprises. De 1845 à 1859, les comptes sont assez faciles à suivre, mais, après les conventions FRANQUEVILLE, il est délicat de dégager le bénéfice net de la Compagnie, à raison de l'existence de deux Réseaux et des rapports variés qui existent entre l'État et la Compagnie. Après 1883, la comptabilité redevient plus aisée à inventorier. Elle présentera à nouveau des complications depuis 1921.

Toutefois, dans son ensemble, d'après l'examen du tableau que nous avons essayé de dresser en annexe, il appert que la Compagnie du Nord a très rarement connu le déficit. Entreprise prospère et bien

gérée, elle n'a enregistré le déficit qu'aux époques de crises politique et économique aiguës. On peut même dire qu'elle est un des baromètres auxquels il est possible de se référer lorsqu'on veut découvrir l'acuité d'un malaise dans les affaires.

Quand le Nord est déficitaire, ce n'est pas, comme pour certaines compagnies, qu'il subit un état endémique ; c'est que, d'une part, la situation est franchement mauvaise ailleurs ou, d'autre part, que les conventions qui régissent les rapports entre l'État et le Chemin de fer du Nord ne sont pas satisfaisantes à tous les points de vue.

1846, la première année où les comptes apparaissent pour une partie de l'année seulement, le bénéfice était de $1/5$, cette situation devait se continuer en 1847, le bénéfice étant, en ce qui concerne l'exploitation seulement de 55 %. La Révolution de 1848, malgré la crise, voit le bénéfice net atteindre 45 %. Jusqu'en 1914, aucun bilan du Réseau du Nord n'enregistre un déficit, même en 1870-71. C'est entre 30 et 55 % qu'évolue l'excédent des recettes sur les dépenses. On ne peut parler des années de guerre où le Réseau fonctionna dans des conditions exceptionnelles. Mais, depuis 1931, on ne peut, en prenant le détail des bilans et des comptes d'exploitation depuis cette année là et, en les comparant avec ceux antérieurs à 1913, s'empêcher de constater — même en ventilant les chiffres avec le coefficient de diminution de la monnaie — le bouleversement des proportions relatives à chaque poste de recettes et de dépenses. De l'ensemble de ces documents, implacables et rigides, se dégage une pénible impression. Alors que 1846 à 1913 les recettes guidaient les dépenses, on s'aperçoit que, depuis 1921, aucune considération de recettes ne préside aux dépenses. Et cela est bien vrai, on prononce le mot d'économie, mais c'est une manifestation purement oratoire. Tout le monde voyageait : fournisseurs, gouvernement n'envisagent en matière de Chemin de fer qu'une seule possibilité : « que le plus d'argent vienne à nous et que nous en donnions le moins possible ». Imbus de leurs droits, tous réclament des largesses sans vouloir savoir d'où viendront les recettes. Et cependant, malgré la réduction de plus en plus grande du bénéfice qui disparaît même souvent, les Compagnies de se voir récompensées de leurs largesses et de leur faiblesse par l'émission de critiques surannées et ridicules.

Il est plaisant d'entendre le public se plaindre de ce que les Compagnies s'enrichissent à ses dépens, alors qu'il ne paie même pas le coût de ses transports, que les Compagnies sont d'infâmes exploiters

des travailleurs. La réalité est qu'il était juste, en raison des conceptions modernes de faire profiter les voyageurs et le personnel d'une partie des 50 % de bénéfices que la Compagnie pouvait réaliser. Mais il est également équitable que la masse du Public, c'est-à-dire le contribuable ne supporte pas en définitive les conséquences d'une politique de générosité de trop grand respect du voyageur. C'est une question de répartition. Il appartient au Gouvernement d'aider les Compagnies à diminuer leur déficit ou à augmenter leurs bénéfices afin de jouir d'une certaine élasticité dans leurs finances.

Le Nord est d'autant plus intéressé au triomphe du bon ordre financier qu'il avait été, jusqu'à la guerre, capable de vivre seul et de verser au Trésor des bénéfices importants. Voir le Nord être obligé de faire appel au fonds commun et ne point être en état de récupérer ses dépenses, cela juge un système. L'État a suffisamment d'occupations pour ne point être obligé de s'occuper de la gestion financière des Réseaux. Que ceux qui, au moins, ne lui donnaient aucun souci, mais lui rapportaient, recouvrent suffisamment leur indépendance pour retrouver leur équilibre d'autrefois. Le Nord a donné suffisamment de gages au pays, au Gouvernement, à la société, au public, et aux modestes, pour qu'une tutelle exagérée ne soit pas remplacée par un large contrôle de l'État, qui est parfaitement admissible, mais peu compatible avec le fonctionnement d'une entreprise en face de difficultés qu'il saurait résoudre s'il n'était pas en minorité.

74 années d'expérience et d'heureux résultats ne doivent pas aboutir à un renforcement de méfiance et d'exigences, surtout quand l'exercice d'une tutelle se traduit par onze années de démonstrations malheureuses. Nous ne cesserons de le répéter, cela n'aurait point d'importance, si ce n'était le contribuable et l'ensemble de l'économie nationale qui doivent payer les erreurs.

TROISIÈME PARTIE

Le rôle économique du Réseau du Nord en face de l'évolution des transports.

Nous avons vu que le point de vue politique était considérable pour la vie nationale, que le point de vue social importait pour la paix publique et la morale humaine ; que le respect du droit s'imposait car, hors la légalité, il n'y a plus de liberté et qu'enfin on jugeait la valeur d'un moyen de transport à son coût d'exploitation. Tout cela montre qu'on envisage un aspect de la question sans relation avec l'organisation générale de notre société. Nous devons rester dominé par les considérations que nous avons émises dans les chapitres précédents. Elles doivent nous arrêter ou nous pousser à adopter une solution ; mais ce n'est véritablement qu'après avoir combiné les préceptes politiques, sociaux, financiers et juridiques avec l'économique, que nous pourrions avoir une vue d'ensemble critique du Réseau du Nord. Or, il est impossible de séparer le problème du Rail et de la Route, pour une étude semblable.

Aussi, dans cette troisième partie, aurons-nous à nous préoccuper parallèlement et de l'influence de l'automobile sur l'économie générale et de l'activité économique du Réseau du Nord. Mais cela ne saurait suffire ; aussi devons-nous rappeler d'abord certaines expériences et théories qui nous amèneront à déterminer l'état actuel du problème qui est considéré avec trop de pessimisme par certains.

CHAPITRE PREMIER.

Considérations générales économiques sur le problème du Rail et de la Route.

§ I.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS PAR ROUTE ET PAR CHEMIN DE FER.

Ce n'est que, quelques années après la guerre, que la concurrence entre le rail et la route s'est précisée d'une façon tangible. Après l'armistice, la reconstitution des chemins de fer et des routes occupait toutes les activités. On ne pouvait dégager encore, avant 1928, la part qui revenait à chaque moyen de communication puisque, depuis 1918, le mouvement économique général s'est multiplié à travers le monde. Désaxées par la guerre, les statistiques ne permettaient pas de comparaison sérieuse avant qu'une période de stabilité relative existât dans les domaines de l'économie mondiale. Qui se souvenait, d'ailleurs, en ces premières années de paix, des unités de mesure comprises avant 1914, et qui pouvait permettre de se rendre compte immédiatement d'une augmentation ou d'une diminution de la valeur des chiffres présentés pour plusieurs décades d'années. Malgré de nombreuses ventilations, accompagnées de commentaires généraux et prudents, on risquait d'aboutir à des erreurs considérables. Tout au plus, pouvait-on apprécier par le système des coefficients une avance ou un recul. Il était impossible, au milieu du chaos général et des ruines immenses, de reconnaître un véritable bénéfice d'une apparente perte. Pouvait-on discerner, il y a peu de temps encore, après l'alliance étroite qui avait uni derrière presque tous les fronts militaires, que le jour était proche où ces moyens de communication se livreraient à une concurrence sans merci.

Chaque groupe de partisans se trouve actuellement devant un conflit à résoudre. Faut-il s'entendre afin de ne pas user ses forces inutilement ? Faut-il, au contraire, lutter pour la suprématie du rail

et de la route ; telle est la physionomie qu'a revêtu, depuis 1919, la question du rail et de la route. Il nous appartiendra, après avoir rappelé l'origine de la résurrection de la route et de ses conséquences sur l'exploitation des Chemins de fer, de fixer l'état présent de la discussion.

Il est plein d'enseignement de lire les livres qui ont traité des Chemins de fer dans les trente premières années de leur fonctionnement. M. JACQUEMIN, dans les cours qu'il faisait, en 1868, à l'École Impériale des Ponts et Chaussées, sur l'exploitation des Chemins de fer, expose une conception qui nous rend modestes dans nos appréciations sur le présent et l'avenir.

A côté de remarques extrêmement justes qui n'ont pas varié, il en est qui sont pour modérer notre appétit de conclure ; il en est d'autres, enfin, qui nous situent la place des Chemins de fer d'une façon qu'on avait oubliée et qui est redevenue vraie.

Parlant de la substitution du Chemin de fer à la diligence, il constate que l'ancien moyen de transport était beaucoup moins souple que le nouveau envers les besoins du public.

« Chaque ligne a son propre trafic, qui varie encore avec les saisons de l'année, les jours de la semaine et les heures même de la journée. Dans les anciens modes de transport, le voyageur obéissait au jour à l'heure que l'entrepreneur croyait devoir choisir, et la capacité des voitures étant déterminée, si les places étaient retenues, on retardait son voyage d'un jour, d'une semaine.

» Aujourd'hui — 1868 — les voyageurs se divisent en trois catégories :

» 1^o Les voyageurs des grands parcours qui partent généralement le matin ou le soir, exigeant par conséquent des services complets de jour et de nuit.

» 2^o Les voyageurs de parcours moyens pour la convenance desquels il y a lieu de tenir compte des heures des marchés, d'audience, de bourses de commerce, enfin des repas.

» 3^o Les voyageurs de parcours petits ou de banlieue, exigeant des trains multipliés dans le cours d'une même journée, mais surtout le matin et le soir... C'est ainsi que la Compagnie du P.-L.-M., en se servant de son matériel et de celui des Compagnies voisines a dû faire face aux besoins de son propre trafic et transporter un énorme effectif de troupes ».

Et plus loin, parlant du monopole, l'auteur poursuit :

« Il n'y a pas de monopole des Chemins de fer au point de vue juridique. Pour le transport des voyageurs le monopole existe incontestablement dans un grand nombre de cas, mais jamais, nous le pensons, on n'a vu d'accord plus unanime à cet égard, le jour où s'ouvre une section nouvelle de Chemins de fer, les services de terre sont démontés, les bateaux à vapeur cessent de marcher sur les rivières où la navigation était arrivée à un haut degré de perfection comme sur la Saône entre Châlon et Lyon, sur le Rhône entre Lyon et Avignon. Les Chemins de fer ont obtenu immédiatement presque sans lutte et sans effort la totalité de la circulation. . .

» Pour les relations de voisinage, au contraire, les voitures de messageries ont conservé leur clientèle ancienne, parce que le conducteur entre dans les opérations de détail (achat, commission) comme ne peuvent faire facilement les Chemins de fer et, pour cette nature particulière de transport, le monopole des Chemins de fer est un mot vide de sens ».

Voilà donc bien une opinion saine du rôle de chacun. Lorsque le Réseau français n'avait qu'une quinzaine de mille kilomètres, il répondait à un besoin essentiel : activer la circulation d'un point éloigné du pays à un autre. Le roulage continuait à faire son office ; la multiplication des lignes d'intérêt secondaire essayait de pallier à la difficulté de desservir les contrées peu peuplées et les villes et les bourgs peu importants. Elles n'y ont jamais réussi complètement. En effet, d'une part au point de vue financier, ces lignes ont toujours été déficitaires et n'ont pu être exploitées qu'à grands frais et par obligation ; d'autre part, au point de vue du service rendu au public, elles ne remplissaient qu'à moitié le but recherché puisqu'il fallait encore se servir d'une voiture hippomobile ou de ses jambes pour se rendre au but du voyage. La bicyclette et l'automobile ont réalisé ce désir : leur apparition doit donc avoir pour conséquence d'alléger le Chemin de fer et non de le supprimer dans sa fonction normale.

Depuis 1850, le transport des voyageurs et des marchandises par route, à longue distance, avait capitulé, en apparence du moins. La direction des diligences et des carrioles s'était modifiée. Alors qu'autrefois le trafic des voitures se faisait perpendiculairement aux grandes routes pour gagner les grandes artères convergeant vers Paris, il s'opérait, à partir de cette époque, concentriquement vers les gares, sur de courtes distances 15 à 20 kilomètres. C'est pourquoi le nombre des colliers et des chevaux s'est maintenu au cours du XIX^e siècle et

que, même, il s'est multiplié sous la poussée du développement économique jusqu'à la Grande Guerre. Les échanges de marchandises devinrent plus fréquents, la multiplication des besoins apparut, les migrations saisonnières ou définitives s'accrochèrent, la vitesse de circulation s'accéléra. Les conséquences de la construction des Chemins de fer, malgré le fractionnement des parcours hippomobiles, avaient abouti à un raccourcissement des distances de notre globe et à un accroissement des véhicules, mûs tant par la vapeur que par la traction animale. Ainsi, en une vingtaine d'années, la collaboration entre le rail et la route s'était établie en créant, après une période d'adaptation douloureuse, une activité économique toute nouvelle dont bénéficiaient les entreprises particulières (camionnage, factage, exploitations minières).

Prenons quelques exemples qui illustrent ce que nous venons de dire et qui montrent que, si la circulation des Chemins de fer a progressé sans arrêt depuis leur création jusqu'en 1928, le mouvement routier n'a pas diminué. ARTHUR YOUNG, dans son délicieux ouvrage sur la France, où il a parcouru plus de 10.000 km. de route, remarquait qu'à l'encontre de l'Angleterre, il ne rencontrait presque aucune voiture sur les chaussées. Nous pensons, certes, que YOUNG, est l'objet d'une illusion dont nous sommes tous le jouet. Lorsqu'on circule sur une route à une vitesse qui n'est pas le double de celle des véhicules qui vous précèdent, on a l'impression de voir peu de monde et l'on rencontre seulement les véhicules venant en sens inverse, ce qui diminue beaucoup le degré d'attention et qui fait que l'on pense que la circulation est infime. YOUNG, qui lui, en Angleterre, était un observateur, avait, d'un point fixe, pu constater un roulage plus intense, il n'en demeure pas moins vrai que la force économique de la Grande Bretagne, en 1788, était supérieure à celle de la France. Nous pouvons dire, toutefois, que la circulation des voitures, des voyageurs et de marchandises à l'époque où le touriste anglais visitait la France n'était pas très importante car les échanges de province à province étaient gênés par les douanes provinciales et les péages fréquents.

Au cours de la première moitié du XVIII^e siècle, le roulage augmente dans de notables proportions. Napoléon I^{er}, qui avait comme SULLY et COLBERT, l'amour de la grande route rectiligne et droite, limitée par de beaux arbres, provoqua l'habitude de circuler à travers le pays. Le développement économique qui succéda aux mouvements militaires continua à animer les routes. Le Chemin de fer de 1850 à

1900 ne fit qu'accaparer le surplus du trafic qui l'avait déterminé. C'est ainsi qu'en 1851, on enregistrait 244 colliers par jour sur les routes nationales ; en 1882, 226 colliers et en 1888, 241 colliers (Bibric budget général) ; sur la route d'Estrées-St-Denis à Soissons (Nationale 31), le chiffre des colliers passe en 1882 de 165 colliers à 244 en 1888. De Remiremont à la frontière de 48 à 94 colliers (nationale 59 *bis*), de Vannes à Ploërmel de 121 à 259 colliers (nationale 169), de Ballans à Mortagne de 47 à 98 (138 *bis*), de Clermont-Ferrand à Tulle de 97 à 212 (nationale 89). Pour le Département du Nord en 1882, le trafic était de 672 colliers avec 245.280 tonnes et pour l'Aude de 398 colliers avec 116.070 tonnes. Les départements les moins actifs étaient la Creuse avec 49 colliers (17.000 tonnes) et la Corrèze 114 colliers (141.610 tonnes). On trouve, à ce sujet, dans le livre de M. Yves GUYOT « Trois ans de Ministère des Travaux Publics » de nombreux détails qui démontrent que le Chemin de fer n'avait pas tué la route, mais qu'il l'avait laissée intacte dans son activité. En 1888, les moyens de transport se répartissaient le trafic comme suit :

Par Chemin de fer.....	10.000.000 tonnes,
Par voie navigable.....	3.179.000 —
Par les routes.....	1.734.000 —

(rapport sur la Commission des routes nationales).

Il n'est donc pas vrai que les routes avaient été désertées. Il est seulement exact que les Chemins de fer existaient. De même maintenant il serait dangereux de dire que les Chemins de fer disparaîtront et que l'automobile accaparrera tout le trafic. On peut estimer que si les Chemins de fer qui avaient atteint 38.000.000.000 de tonnes de marchandises km. et 820.000.000 de voyageurs en 1925 ont, en 1931, véhiculé sensiblement le même chiffre malgré la crise.

Qu'ont pu prendre les automobiles ? 10 % tout au plus des voyageurs ; ce qui est vrai, c'est que les automobiles transportent actuellement les personnes qui faisaient vivre le trafic des Chemins de fer d'intérêt local, qui avaient eux-mêmes ruiné les petites entreprises de voitures des chefs-lieux de département, d'arrondissement et de canton ; leur royauté n'aura pas duré plus de trente ans car ce fut, à notre avis, leur infériorité qui a contribué à l'essor de l'automobile dans nos campagnes.

A peine le programme de FREYCINET était-il en cours d'exécution que la bicyclette, avant-garde de l'automobile, s'aventurait sur les routes avec un succès affirmé. Elle ne devait précéder l'invention de

l'automobile que de peu d'années. Quelques articles moqueurs, d'autres perspicaces, saluèrent l'aube du XX^e siècle en parlant de l'automobile.

Dans une excellente thèse de Paris, soutenue en 1897, sur le sujet « Les routes nationales » l'auteur, M. Joseph POGGIOLI, a su deviner ce qui devait se développer au cours du XX^e siècle. En lisant sa conclusion, p. 186, on retrouve bien des idées considérées comme neuves il y a quelques années encore. Après avoir repoussé l'idée du déclassement des routes nationales, car, en 1897, on songeait à abandonner les routes, l'auteur s'écrie au contraire que leur importance est à la veille de grandir.

« Nous ne voulons pas parler ici des vélocipèdes qui ne sont encore qu'un art d'agrément, un sport de simple touriste, mais de l'automobile. On verra certainement un roulage s'accroître sur route au moyen de locomobiles. On n'a qu'à se rappeler, du reste, que les premières locomotives au début du XIX^e siècle eurent lieu sur les routes nationales et que si ces tentatives échouèrent, cela tenait, non pas à l'imperfection de la route, mais à la défectuosité du moteur. Aujourd'hui, la science a progressé et l'on arrive à faire rouler sur les routes des chariots automobiles. Le jour où l'emploi de ces véhicules sera tout à fait tombé dans le domaine de la pratique, on s'apercevra de l'utilité du Réseau des routes nationales qui, en effet, par leur largeur, la qualité des chaussées, sont les seules qui puissent se prêter convenablement à la circulation des trains automobiles. Ce nouveau mode de roulage apporterait au monde industriel et commercial de précieux avantages. Il éviterait le transbordement qui constitue la pierre d'achoppement des transports par Chemins de fer. En effet, pour envoyer les marchandises d'un point à un autre, il faut les camionner jusqu'à la gare d'expédition, les charger sur des wagons et ensuite un deuxième camionnage de la gare de destination au point d'arrivée final. Le roulage automobile aurait l'immense avantage de ne pas exiger des manutentions... ». Conséquences : économie de main-d'œuvre et diminution de risques.

C'est ce qu'on a objecté, lors de la construction des Chemins de fer d'intérêt local à voie étroite. Nous avons peu rencontré, dans nos investigations, une vue aussi claire de l'avenir. Nous avons pu surtout juger que, bien avant 1897, on se préoccupait déjà d'une lutte qui venait à peine de s'éteindre entre deux voies de communication : la route et le Chemin de fer et qui se livrait, en ce temps, entre les Chemins de fer et les canaux. La circulation routière s'étant maintenue stable

ou en légère augmentation ne faisait plus parler d'elle, parce qu'elle se voyait moins. L'ensemble des économistes et des hommes d'affaires n'avaient plus l'attention attirée par les routes. Toute une génération nouvelle n'avait point connu les diligences « rapides » qui avaient tué le « coche d'eau ». Les hasards de l'existence ne laissaient plus aux esprits la fantaisie de penser à autre chose qu'au Chemin de fer. On étudie ce que l'on voit, ce que l'on veut, ce que l'on comprend. Or, cette fantaisie de recherches et de pensées était canalisée de plus en plus à mesure que le rail s'insinuait dans toutes les parties d'un pays. L'intelligence était limitée à un horizon droit et, si quelquefois, on franchissait les portes d'une ville, les limites du village, ce n'était point pour apprécier la route sur laquelle on se déplaçait lentement, puisqu'on rencontrait rarement des véhicules, les différences de vitesse entre chacun d'eux les forçant à rester séparés.

M. Marcel PORTE, en 1907, dans la revue d'Économie Politique p. 56, enregistre d'une part l'apparition certaine d'un moyen de locomotion auquel le monde des Chemins de fer ne devait apporter une véritable attention que vingt et un ans plus tard et, d'autre part, souligne une partie des préoccupations qui se préciseront de nos jours.

« On a beaucoup parlé, dans ces dernières années, de l'application de l'automobilisme aux transports en commun. Mais, jusqu'à présent, on ne raisonnait que sur des données hypothétiques. Voici quelques documents intéressants qui viennent d'être publiés par un allemand, M. WELLGUTH, au sujet du coût de la traction par l'automobile.

» Une enquête de ce genre était difficile à conduire. Un certain nombre d'entreprises de ce genre sont condamnées d'avance et ne fournissent que des matériaux inutilisables. Beaucoup, même de celles qui réussissent, tiennent le secret de leurs résultats, pour favoriser la spéculation qui s'est établie, à Londres notamment, sur leurs titres. Enfin, il faut tenir compte, dans une comparaison de ce genre, des différences considérables résultant du profil des routes ou des rues, de l'état de la chaussée ou du pavé, de l'entretien de la voie, etc. . .

» Cependant, M. WELLGUTH a pu utiliser, en 1906, quelques bilans déjà publiés par des sociétés de ce genre, et les résultats d'une enquête personnelle en Angleterre et en Allemagne.

» En Allemagne, l'enquête a porté sur trois lignes :

» 1^o Ligne de Dettmamsdorf-Marlow (Grand Duché de Mecklemburg) 6,1 km. de trajet, presque en plaine. Le service est fait par deux

omnibus de 16/21 H.P. (C.V.) pouvant contenir 15 personnes ; il fonctionne depuis le 1^{er} Août 1894. Il y a 5 départs par jour dans chaque sens, soit 22.771 km. par an.

» 2^o Ligne de Partenkirchen-Kochel, 52 km. de ligne de montage avec des pentes allant jusqu'à 5,5 %, desservis par 3 omnibus de 20/24 H.P. (C.V.) accomplissant de 2 à 8 voyages par jour dans chaque sens, suivant la saison, soit au total 33.712 km. par an. L'exploitation a été ouverte le 1^{er} Juin 1905.

» 3^o Ligne de Sonthofen-Hindelang, 7,6 km. sur route défectueuse avec pentes jusqu'à 7 %. Deux voitures de 28 H.P. (C.V.) accomplissent de 14 à 16 voyages par jour pour les voyageurs, les transports de bagages étant très variables. Du 1^{er} Août 1905 au 31 Décembre, le service a comporté 19.744 km. pour les voyageurs et 3.877 pour les bagages.

» En Angleterre, l'enquête a porté, à Londres, sur un certain nombre de sociétés possédant actuellement 5 à 600 omnibus à pétrole dont quelques uns fonctionnent depuis plus de 21 mois, et à Hastings, Birmingham et Bath, sur d'autres entreprises employant une quarantaine de véhicules.

» Des renseignements intéressants ont été fournis par un débat qui s'est engagé au printemps de 1906 à l'Automobil-Club de Londres, sur l'initiative d'un Ingénieur très connu, M. MAUVILLE. La discussion s'est poursuivie pendant deux soirées sur le coût comparé des tramways sur rails et des omnibus automobiles.

» Enfin, la Société Bruxelloise de tramways avait chargé MM. JANSSEN et d'HOOP d'une enquête à Londres sur le même sujet.

» En utilisant toutes ces données, M. WELLGUTH arrive à établir ainsi les frais de premier établissement :

» 1^o Achat des voitures : 18.000 marks (sans les roues en caoutchouc). Le service maximum d'une voiture étant 200.000 km. (soit quatre ans de durée pour un service de 50.000 km. par an), la dépense par voiture kilométrique ressort de ce chef à 9 pf.

» Mais, pour que le service soit régulier, il est nécessaire d'avoir en réserve un nombre important de voitures. C'est grâce à l'absence de ces réserves que les sociétés Londoniennes ont pu distribuer au début de forts dividendes ; mais une telle pratique ne saurait se prolonger. A Birmingham, il y a 14 voitures de réserve, ce qui s'explique par des

difficultés particulières de trafic. A Londres, la moyenne actuelle est de 46 % et ce chiffre paraît raisonnable.

» 2^o Coût d'un garage de 6.000 marks par voiture (y compris ateliers de réparations, travaux uniformes et fonds de roulement).

» Quant aux frais d'exploitation, ils se décomposent ainsi :

» 1^o Administration Centrale. On peut appliquer ici les chiffres des tramways sur route qui varient de 1 à 4 pf. par km. suivant l'importance de l'exploitation, soit 2 pf. 5 en moyenne par voiture kilométrique.

» 2^o Personnel (chauffeurs et conducteurs). La pratique démontre que le coût de ce chapitre varie suivant le parcours effectué et que les grandes compagnies sont ici dans une situation meilleure que les petites. Le chauffeur reviendrait, d'après M. WELLGUTH, à 5 pf. 5 ou 6 pf. par voiture kilométrique et le conducteur de 3,5 à 4,2, soit une moyenne pour les deux de 8 pf. 60 par voiture kilométrique.

» 3^o Contrôle et coût : en moyenne 0 pf. 70 par voiture kilométrique.

» 4^o Pétrole. — La dépense varie suivant le poids de la voiture. Les données pratiques sont très variables ; elles vont, pour une voiture de poids moyen de 4 tonnes, de 5 à 13 pf. par km. Les fabricants berlinois admettent une moyenne de 13 pf.

» 5^o Huiles et graisses. — La dépense est estimée de ce chef à 3 pf.

» 6^o Usure et caoutchoucs. — La durée d'une paire de roues est évaluée de 15.000 à 20.000 km. sur route bien pavée et de 18.000 à 23.000 dans les grandes villes. Le coût d'une garniture étant de 2.550 marks, le coût de la voiture kilométrique ressort de ce chef à 14 pf. en moyenne.

» 7^o Entretien des voitures. — Il est variable suivant la complexité du mécanisme. En général, il n'y a pas à redouter les dépenses de ce chef, elles sont compensées par une plus grande durée de la voiture. M. WELLGUTH admet ici le chiffre moyen de 11 pf. par voiture kilométrique.

» 8^o Assurances (incendie et accident). — 0 pf. 75 par voiture kilométrique.

» D'après ces données, et en tenant compte de l'expérience Londonienne, qui fixe à 48.000 km. le service annuel moyen d'une voiture. M. WELLGUTH cherche à calculer le prix de revient de un million de voitures-km. 21 voitures sont nécessaires (dont 6 en réserve). Il arrive

à un total général (amortissement et intérêt à 4 % compris) de 65 pf. 86 par voiture-km. (soit en monnaie française 0 fr. 823).

» Si l'on admet que la voiture (supposée de 34 places) est garnie en moyenne dans la proportion de 30 %, le voyageur-kilométrique apparaît comme coûtant 6 pf. 46 (soit 0 fr. 0807), alors que la dépense moyenne des tramways dans les grandes villes serait, d'après notre auteur, de 24 à 37 pf. par voiture-km., soit, avec une moyenne de 30 % de voyageurs, de 2 pf. 12 à 3 pf. 27 (de 0 fr. 026 à 0,040) par voyageur-kilométrique.

» Pour un service hors ville avec des voitures de 1 tonne 9 et une contenance de 14 personnes, pour un trajet de 12 km., le coût kilométrique varie suivant que les départs ont lieu toutes les 2 heures, toutes les heures ou toutes les 40 minutes, de 0 fr. 729 à 0 fr. 672 ce qui, avec une moyenne de 50 % de voyageurs, donne comme coût du voyageur kilométrique 0,10 environ.

» La voiture automobile apparaîtrait, dès lors, pour le service extra-urbain, comme beaucoup plus chère que le tramway à vapeur et moins chère que le tramway électrique. Dans ces conditions, son avenir serait très limité pour les services extérieurs. En revanche, dans les grandes villes, la voiture pourrait compenser son coût élevé par certains avantages notables dont le principal est une rapidité plus grande, à cause de la possibilité de tourner les obstacles. A Londres, les autobus atteignent 14 à 15 km. à l'heure dans les rues les plus animées, et à Berlin 14 km. dans la Friedrichstrasse : un tramway, dans ces conditions, ne dépasse guère 10 km. à l'heure. Le gain de temps dans les rues très fréquentées représenterait donc 2 à 3 minutes par km. ; mais cet avantage ne se ferait guère sentir que dans les très grandes villes (1) ».

On voit combien, en 1907, les possibilités de l'automobile échappaient encore à toute prévision. Seules des personnes compétentes et spécialisées, étudiant, avec un esprit impartial, la question des transports, étaient retenues par un symptôme qui attirait leur curiosité scientifique. La masse des techniciens, des hommes d'affaires, des politiciens ne soupçonnait pas encore le danger menaçant. Que pouvait bien faire, en effet, le passage du chiffre de 2.000 automobiles en 1889 à 100.000 en 1913, alors que les Chemins de fer voyaient l'accroissement

(1) Diminution du coût de l'auto, augmentation de celui des tramways.

régulier de leur trafic pendant la même période (200.000.000 de voyageurs en 1890 à 520.342.165 voyageurs en 1913 et 100.000.000 de tonnes à 190.000.000 en 1913, et les recettes 300.000.000 à 654.000.000 de francs en 1913).

La grande tourmente devait précipiter ce qui était appelé à se révéler, sans doute, dans un délai plus long. Si l'on suit les chroniques des transports des différentes publications depuis 1920, on voit combien lente est à se poser la concurrence du rail et de la route. Malgré le chiffre croissant des automobiles, qui passe de 1.000.000 de véhicules pour l'ensemble du monde en 1919 à 30.000.000 en 1928 et 35.000.000 pour 1931, ce n'est qu'en cette dernière année, que la force véritable de l'automobile inquiète définitivement le monde des Chemins de fer. On se doutait bien qu'une surprise surgirait lorsqu'on examinerait les bilans de fin d'année, mais la prospérité générale permettant aux Chemins de fer d'accroître ou de retenir leur clientèle, retardait l'apparition des statistiques décevantes par rapport aux chiffres de 1920 à 1925 et non ceux de 1913 toujours inférieurs. L'exercice 1927 ne laissait plus aucune illusion. Dans sa même chronique des transports M. Marcel PORTE écrivait, vingt ans après les constatations que nous avons citées plus haut, les lignes suivantes qui montrent le chemin parcouru (Rev. Économie Politique 1928 — p. 940 et suiv.).

« Nous rencontrons ici un problème qui n'est pas spécial à la France et dont d'autres nations : Angleterre, Allemagne, Suisse et États-Unis ont eu à se préoccuper dans ces dernières années.

» Le développement de l'automobile ne pouvait manquer d'avoir une répercussion sur les recettes des voies ferrées. Pour le transport des voyageurs, l'automobile particulière devient économiquement avantageuse à partir de trois ou quatre voyageurs ; elle est encore commode sinon avantageuse, pour le voyageur isolé. Enfin, les transports automobiles en commun enlèvent de leur côté du trafic voyageurs surtout les jours de fête ou de réunion, d'autant qu'ils sont moins frappés *d'impôts que la voie ferrée*. Quant aux marchandises, le transport par automobile se prête fort bien aux livraisons dans un rayon de 50 à 100 kilomètres, supprimant au profit du client les délais et les frais accessoires ; et il facilite une liaison avec la voie d'eau que l'on a souvent reproché aux Chemins de fer français de n'avoir rien fait pour assurer ».

Ces observations, qui s'adressaient au printemps 1928, à un public restreint, devaient être reprises au cours des années suivantes par

l'ensemble des écrivains qui se préoccupent des transports, et intéressent plus directement le grand public. Il devenait d'actualité de traiter de la concurrence entre le rail et la route, de dresser des statistiques sur l'augmentation des automobiles livrées sur le marché et de déplorer l'arrêt de l'ascension des chiffres concernant les Chemins de fer. Il est difficile de distinguer, au milieu des très nombreux écrits qui ont été publiés, une véritable doctrine. Peu de personnes envisagent la question avec une impartialité suffisante. Les uns sont « ferristes » avec passion, chargeant de tous les maux l'automobile, la menaçant des pires sanctions ; d'autres ne voient que la circulation routière se prononçant déjà pour la disparition de la voie ferrée archaïque et inutile ; certains, enfin, espérant mettre d'accord tout le monde, estiment que les voitures à pétrole et la locomotive peuvent continuer à fonctionner côte à côte. Mais si leurs idées sont apaisantes et bien présentées, elles laissent apparaître bien des objections qui montrent la complexité du problème.

§ II.

LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DES CHEMINS DE FER ET DE L'AUTOMOBILE. — CRITIQUES.

Essayons de résumer les trois thèses en présence :

A. — THÈSE DES CHEMINS DE FER.

On accuse les Réseaux d'être déficitaires. C'est donc que leur administration laisse, peut-être, à désirer. Est-il de bonne administration de faire des dépenses somptuaires, de continuer à gérer, avec des méthodes d'il y a près de cent ans, un mécanisme économique moderne ?

On a facilement répondu à toutes les critiques destinées aux Chemins de fer ; les arguments ne manquent pas et sont impressionnants. M. Raoul DAUTRY, Directeur Général des Chemins de fer de l'État, a magistralement exposé, dans l'Européen du 18 Septembre 1931, une partie de ce qui peut être dit en faveur du rail. Il a même admis, dans une certaine limite, la fonction du moteur à gaz pour les petites lignes et auprès des grandes lignes.

Citons en les principaux passages :

« S'il est injuste de ne pas reconnaître le mérite des dirigeants et

du personnel qui poursuivent leurs efforts dans ce sens, il est puéril de croire que les « économies », — les vraies, c'est-à-dire celles qui sont compatibles avec la bonne marche du service et la sauvegarde des recettes — et « l'esprit commercial » suffiront à rétablir l'équilibre financier si nettement détruit. Fort heureusement, l'opinion publique, un moment troublée, est maintenant saisie de l'ensemble du problème. Menacée d'une augmentation de tarifs ou d'une augmentation des impôts, elle est mieux, que d'habitude, disposée à étudier sérieusement la situation, à écouter ceux qui en connaissent les raisons profondes et à s'intéresser à leurs suggestions. C'est une nouveauté de voir le public se passionner pour l'organisation de ses transports. Le rapport, trop faible, du capital-actions au capital-obligations, et le dividende garanti, trop étroitement limité, ne l'ont pas d'ordinaire incité à défendre la prospérité de ses réseaux. Si les trois millions d'obligataires se sentaient menacés les 3 milliards 500 millions qui leur sont payés annuellement pour le loyer des capitaux qu'ils ont prêtés (22,3 % des recettes), si les actionnaires pouvaient espérer recevoir en dividende plus de 167 millions (1,06 % des recettes) et en prime formant super-dividende plus les 43 millions qu'ils se partagent au total, ils ne manqueraient pas de rapprocher le budget de l'État de celui des transporteurs. Ils feraient d'intéressantes constatations ».

M. R. DAUTRY, après avoir ainsi attiré l'attention sur l'ampleur de la question, recherche la place que l'on doit assigner à chacun des moyens de communication pour aboutir à donner à l'automobile privée, la collecte, la distribution locale à la batellerie et à la marine marchande une part raisonnable des transports lourds et à l'avion les transports à longue distance. Il reste donc au Chemin de fer la rapidité, la puissance, le confort, la sécurité que nul ne peut égaler.

Ceci, pour l'exposé général de la question. En ce qui concerne les conditions d'existence du Chemin de fer et les avantages qu'ils offrent au public, on peut les ramener aux points suivants :

a) *Fixité des tarifs de la dépense.* — Une fois payé on n'a pas les surprises de l'achat de la voiture et d'acheteur.

Lorsqu'on calcule les dépenses d'une automobile on oublie toujours un élément.

Les tarifs par voie ferrée n'ont pas la liberté d'être fixés par le transporteur comme cela arrive pour l'automobile. Selon les époques, ou l'affluence, l'entreprise automobile pourra hausser ou baisser ses

prix à volonté. Laissez agir les Compagnies sur leurs tarifs, et il sera possible d'ajuster les recettes et de les conformer à un meilleur rendement. Il est étrange de paraître supposer qu'on équilibrera le budget d'un Réseau en diminuant les tarifs d'une catégorie de voyageurs et de marchandises, en souhaitant voir augmenter les recettes. Il n'en est pas moins vrai que si une mesure générale imposant à tout le pays une fixité des tarifs, la souplesse des tarifs permettrait des résultats plus favorables.

Si les Chemins de fer sont cher, c'est qu'ils sont écrasés par l'impôt. Diminuez le et les voyageurs pourront ne pas s'apercevoir de l'augmentation des tarifs. Ils pourront même bénéficier d'une diminution du prix du transport en même temps que la caisse du Réseau enregistrera un bénéfice net.

b) *Quantité transportée.* — Il est impossible de songer à transporter par la route les 342.295.416 tonnes de marchandises que l'on relève, par exemple, en 1928. Les véhicules automobiles et le personnel, que l'on y affecterait, seraient incapables de le faire ; tout au plus de petites quantités peuvent voyager par route ou sur de courtes distances.

c) *Sécurité.* — La sécurité des voyageurs est assurée à peu près complète par les Chemins de fer. L'automobile au contraire est très dangereuse par les risques très divers qu'elle engendre pour ses usagers. On sait que le chiffre des morts atteignait plus de 4.000 en 1930. De plus, le voyageur dans un wagon de Chemin de fer ne risque pas comme l'automobiliste les foudres menaçantes de la justice. Combien d'honnêtes gens utilisant l'automobile se voient, de nos jours, poursuivis devant le Tribunal Correctionnel et condamnés à des peines plus ou moins graves.

d) *Régularité.* — L'influence régulatrice sur la vie économique. Le Chemin de fer, par ses horaires fixes, par son débit journalier, adoucit les risques provoqués par les crises économiques ; l'automobile, dirigée par des millions de propriétaires, n'obéissant à aucune directive générale, provoque l'imprévision et le désordre.

e) *Rapidité.* — Aucun véhicule terrestre ne peut lutter avec un train sur une distance dépassant plus de cent kilomètres. Nous connaissons, certes, les performances de certains automobilistes mais nous savons aussi combien chacun aime se flatter d'avoir atteint des

moyennes extraordinaires. Un automobiliste touriste ou commerçant est, en effet, obligé de coucher en route dès que la distance devient importante et si l'on compte honnêtement la moyenne de la vitesse commerciale d'un transport automobile de Paris à Marseille, par exemple, il faut bien avouer que cette vitesse n'est guère supérieure à celle des courriers de 1830 qui roulaient jour et nuit.

f) Qualités techniques. — Confort. — Garanties de sécurité. —

1^o *Confort.* — Le Nord a mis en circulation, depuis 1928, des voitures entièrement métalliques. Quel confort ! Les trépidations sont infimes. Voyager devient un plaisir sur ce Réseau : Sans fatigue on rejoint bientôt le pays vallon. Qu'il suffise de rappeler les exploits du « Valeureux Liégeois » en 1930 : 367 km. sans arrêt en 4 heures. Le « Nord Magazine », Revue Mensuelle de la Compagnie du Nord, en lecture dans tous les rapides, a conté dans tous ses détails les qualités de résistance et de confort qu'offrent les rames métalliques.

2^o *Garantie de sécurité.* — Le « métallique », a-t-on dit, a fait ses preuves. Le but que se sont proposé les constructeurs est de rechercher l'adhérence la plus absolue aux rails, seul moyen de réaliser de grandes vitesses, mais pour atteindre une vitesse commerciale de 90 km. à l'heure, il faut du matériel lourd. C'est également chose faite sur « cette plaque tournante de l'Europe Occidentale ». Dans un avenir plus ou moins rapproché, la banlieue aura également ses rames métalliques. Déjà, la ligne Paris-Aulnay-sous-Bois, est bénéficiaire de ces heureuses innovations : Pas un accident de personne n'a été à déplorer depuis la mise en circulation des nouvelles voitures.

En résumé, parmi les éléments qui enlèvent au Chemin de fer ses qualités et qui pourraient être supprimés ou transformés, il y a le manque de liberté en matière de tarifs et l'immixtion continuelle de l'Administration Supérieure. Le Chemin de fer est tenu à des obligations nombreuses, et à des règlements à observer. L'automobile, par contre, jouit de privilèges et ignore toutes ces sujétions. Qu'on laisse le Chemin de fer libre de ses tarifs qu'on abaisse l'impôt, qui est réellement prohibitif, qu'on autorise l'adaptation du rail et de la route et nos Réseaux retrouveront leur prospérité d'antan.

B. — AVANTAGES DE L'AUTOMOBILE.

Elle évite le transbordement de marchandises. Elle permet le transport des voyageurs et des marchandises de porte à porte. Au

contraire, toute une série de manutentions s'impose aux transports ferroviaires : il faut apporter les marchandises à la gare de départ, les charger dans le wagon, les décharger du wagon à leur arrivée, puis les charger dans une voiture d'où il faudra encore les décharger. D'autres transbordements sont même nécessaires si ces marchandises sont à destination d'une ligne d'embranchement. Aussi, l'usage de l'automobile se traduit par une grosse économie de frais et de temps ainsi que par une diminution des risques d'avaries et des dépenses d'emballage (1).

Une autre supériorité de l'automobile vient de sa souplesse qui contraste avec la rigidité des horaires et des itinéraires des Chemins de fer. Elle peut user de raccourcis, et ce n'est que lorsqu'elle longe une grande ligne ferrée que sa moyenne commerciale est inférieure à celle du Chemin de fer. Dans tous les autres cas, l'automobile qui n'a point à s'arrêter aussi souvent qu'un omnibus, parvient à son point d'arrivée avant le train. Enfin, le charme de l'automobile, dans la belle saison notamment, est inépuisable. Chaque individu retrouve en conduisant une voiture ou en étant parmi les passagers d'un véhicule le goût d'être lui-même. L'individualisme en est renforcé tout en démocratisant la liberté.

C'est pour cela, et pour bien d'autres raisons encore, que l'on peut invoquer la formule : liberté, égalité, fraternité, pour justifier la force psychologique de l'automobile qui détrônera le Chemin de fer. D'ailleurs, le Chemin de fer, qui avait étouffé la province en ne la laissant plus se rattacher à la vie du pays que par une gare, se verra justement remplacé par l'automobile qui permet de regarder aux quatre coins de l'horizon et de parcourir en détails l'ensemble du pays.

C. — LA CONCURRENCE.

Il est des esprits conciliants qui veulent ne faire de peine à personne. Ils ont le regret, *que ce qui est*, et *que ce qui fut*, puisse disparaître. Ils craignent, par contre, de méconnaître les bienfaits d'une découverte moderne. Ils pensent donc que tout pourra s'arranger et que les intérêts généraux et particuliers feront des sacrifices et s'inclineront sinon avec bonne grâce, du moins avec élégance.

(1) DEMANGEON — Le rail et la route p. 113 à 132. Annales de géographie N° 218 — 15 Mars 1930.

Ce sont, en général, les personnes que la question ne touche pas de très près. Il est bien difficile de demander à quelqu'un, qui est dans les Chemins de fer, de concevoir et d'admettre le triomphe de l'automobile. Il ne serait pas moins étonnant, à moins que ce ne fût après un généreux banquet, qu'un automobiliste satisfait de sa voiture, vînt prétendre que les Chemins de fer doivent subsister même avec leurs passages à niveau ; et c'est ce qui rend malheureusement bien difficile à prendre au sérieux toute augmentation tendant à soutenir à la fois les Chemins de fer et l'automobile, considération prise que les intérêts de chacun soient respectés et que l'intérêt général s'en trouve sauvegardé.

Peu d'études donnent une solution au grave problème qui se pose. Pour résoudre les difficultés budgétaires des Réseaux, l'automobiliste devra-t-il voir augmenter ses impôts ? L'individu qui prend le train ou qui expédie une marchandise, supportera-t-il l'augmentation des tarifs sachant qu'une des causes du déficit des Réseaux provient de ce que le nombre des clients diminue et que les frais généraux du Chemin de fer ne sont plus amortis par la quantité des voyageurs et des marchandises ? Le contribuable souffrira-t-il qu'on l'impose encore davantage sous prétexte qu'il nous faut un Réseau routier admirable et qu'il est dangereux d'augmenter les tarifs des Chemins de fer. Complexité que tout cela. Aussi nous trouvons-nous en présence d'exposés théoriques pleins de bonne volonté mais totalement insuffisants. pour ne pas dire enfantins.

On se sert alternativement de moyens variés, tantôt on lutte ; les Chemins de fer créent des billets combinés, des filiales avec lesquelles ils cherchent à ruiner l'entreprise privée. De l'autre côté de la barricade, on s'évertue à conduire le plus loin possible le voyageur et la marchandise, tout en les amenant à une gare qui en profite ; mais le résultat, malgré les bonnes intentions est que tout le monde est en déficit.

Seul, celui qui a son automobile privée qui ne compte pas, en face de ses dépenses d'automobile (amortissement de la voiture, prix d'achat, pneumatiques, réparations, huile, essence) à quel prix lui revient le voyage, circule sans se soucier des graves problèmes qui dominent une question de transport, quitte à s'apercevoir par la suite que son moyen de transport personnel lui coûte très cher.

Aussi, estimons-nous qu'il est absolument nécessaire, avant de terminer cette idée d'ensemble, d'étudier le problème de la concurrence

en lui-même afin de pouvoir, peut-être, en connaissance de cause, appliquer ces données au domaine de la pratique

Nous nous reporterons, pour cette démonstration, à deux articles parus en 1903 et en 1905, dans la Revue d'Économie Politique, sous les signatures respectives de MM. REYNAUD et FOELDES.

Il est peu de termes, en économie politique, plus vagues que : la concurrence. Le mot implique, semble-t-il, au premier abord, une notion simple, une idée claire et facilement comprise ; aussi se garde-t-on bien de ne le jamais définir.

La notion de la concurrence est, pour M. REYNAUD, une notion purement économique et ne signifie rien autre chose que la liberté commerciale et industrielle. La concurrence c'est la lutte pour la vie, l'écrasement des faibles par le triomphe des forts.

Ce point posé, nous nous demandons donc immédiatement qui est le plus fort du Chemin de fer ou de l'automobile. Il nous appartiendra de répondre à cette question, plus tard, pour le Réseau du Nord.

Pour l'instant, étudions cette notion de concurrence. Il y a deux sortes de concurrences : l'une qui est proprement économique, l'autre qui est biologique.

CONCURRENCE PROPREMENT ÉCONOMIQUE.

1^o *Conception des physiocrates.* — Avant les physiocrates, on ne rencontre pas, à proprement parler, de conception bien nette sur la concurrence. HUME estime que la concurrence n'a pas d'autre sens que de diminuer les bénéfices du commerce, en même temps qu'elle accroit le commerce lui-même. QUESNAY écrit après HUME. « C'est la plus grande concurrence possible, sans nulle restriction, ni sur le temps, ni sur les personnes, qui est la seule et unique règle du commerce : la seule justice qu'il faut demander au gouvernement c'est de ne mettre aucun obstacle à cette plus grande concurrence possible ; tout ce qui la gêne est inique et absurde. Les seules faveurs qu'il puisse espérer d'une bonne administration ce sont des facilités qui augmentent partout cette concurrence : des chemins, des canaux, des rivières navigables, des ports ». Le TROSNE d'ajouter : « C'est la concurrence qui concilie tous les intérêts, elle n'est parfaite que sous le régime absolu de la liberté des échanges ».

Ainsi donc, pour les physiocrates, cette première notion de la concurrence est juste, ce que nous recherchons avant tout dans la

solution du problème que nous nous sommes posé. Elle doit être aussi utile au sens économique du mot. On y arrive par l'abaissement du coût de production.

2^o *Conception de l'individualisme économique.* — ADAM SMITH assimile pleinement la concurrence à la liberté commerciale et à la liberté du travail. ADAM SMITH prouve que, sous l'action de la concurrence, le prix du marché gravite autour du prix naturel. Deux remarques ont été faites à ce propos. Si la concurrence influe ainsi sur les prix, c'est parce qu'elle agit sur les parties constituantes du prix : fermage, salaire, profit. Ainsi les propriétaires, les ouvriers ou les entrepreneurs augmentent ou diminuent le fermage, le salaire ou le profit, ce qui suppose bien qu'ils sont libres de le faire, et c'est sur cela même que repose la concurrence. Elle est donc la liberté commerciale et la liberté du travail.

En deuxième lieu, les obstacles qu'ADAM SMITH relève à ce jeu normal de la concurrence, monopole, privilège exclusif des corporations, statuts d'apprentissage, lois qui restreignent la concurrence, sont des obstacles à la liberté, des interventions réglementaires imposées à l'autorité. « L'effort naturel de chaque individu, pour améliorer sa condition, quand on laisse, à cet effet, la faculté de se développer avec liberté et confiance, est un principe si puissant que, seul, et sans autre assistance, non seulement il est capable de conduire la société à la prospérité et à l'opulence, mais qu'il peut encore surmonter mille obstacles absurdes dont la sottise des lois humaines vient souvent embarrasser sa marche, encore que l'effet de ces entraves soit toujours plus ou moins d'attenter à sa liberté ou d'atténuer sa confiance ».

Pour MALTHUS, RICARDO et BASTIAT, malgré les différences de détail, on aboutit à la même conclusion : le régime de la liberté.

3^o *Conception des réformateurs socialistes.* — SISMONDI, en 1803, écrit : « la concurrence entre les capitaux détermine la proportion du profit au prix total et la concurrence entre les ouvriers détermine la proportion de salaire au même prix ». En 1827, le même auteur nous permet d'entrevoir l'idée moderne de concurrence en constatant que la concurrence entraîne des souffrances à raison des circonstances concomitantes : consommation plus rapide que la formation du revenu, production plus grande que la consommation, économie de

capitaux non absorbée par l'industrie, accroissement de population supérieur à la demande du travail. FOURIER estime, lui, qu'à côté de la concurrence économique, il y a la concurrence biologique, c'est-à-dire du triomphe du plus fort. Le remède à ce mal est l'association qui substitue à la concurrence insolidaire, mensongère, complicative et arbitraire, la concurrence corporative, solidaire, véridique, simplifiante et garantie. PROUDHON, enfin, pense que le monopole est l'opposé de la concurrence qui est applicable à certaines productions.

CONCURRENCE BIOLOGIQUE.

C'est la théorie de DARWIN appliquée à notre matière et comprenant deux phases :

1^o La notion de concurrence se transformant au contact direct des faits économiques ;

2^o L'évolution s'achevant par les tentatives de sociologie biologique.

Dans la première idée se trouve exposé le principe que les gros écrasent les petits qui doivent souffrir ou disparaître ; n'est-il pas curieux de remarquer que l'automobile, moyen individualiste, attaque avec un certain succès ce qui apparaissait puissant : le Chemin de fer. Il est vrai que, parmi ces auteurs, Benjamin KIDD admet que l'évolution sociale s'explique par la sélection naturelle.

Nous arrivons maintenant à la notion de concurrence dans la seconde partie du XIX^e siècle. M. DE MOLINARI, qui représentait l'individualisme moderne, permet de dire que la concurrence c'est la lutte. C'est une loi naturelle « aucune puissance humaine ne saurait l'empêcher de se poursuivre et de s'achever ». La véritable définition de la concurrence semble avoir été donnée dans le dictionnaire d'économie politique (Léon SAY et Georges CHAILLEY). On appelle concurrence toute compétition s'établissant entre individus qui aspirent aux mêmes avantages et qui s'efforcent à l'envie de les obtenir. Ces compétitions sont à tout instant innombrables et se renouvellent sans cesse, de telle sorte que la concurrence apparaît comme une modalité presque inévitable de toute activité humaine. Et cela permet à M. REYNAUD de conclure que l'idée nouvelle de la concurrence semble ainsi avoir complètement remplacé l'ancienne et la concurrence n'est plus que la lutte pour la vie. Le dernier

mouvement des idées paraît admettre que l'on aurait la concurrence, c'est-à-dire la liberté, sans la lutte pour la vie (Rev. Économie Politique 1903 p. 769 et suiv.).

M. FOELDES a présenté des critiques, à la lumière des faits, qui rectifient ce qu'il pourrait y avoir de trop absolu dans ce que nous venons d'exposer :

1^o La concurrence contient en elle un principe de contradiction par ce fait qu'elle se détruit elle-même et finit par le triomphe du plus fort.

2^o Que chacun cherche le moyen de se délivrer de la concurrence par les moyens les plus différents et que, dans beaucoup de cas, il y réussit.

3^o Pour que la concurrence soit favorable aux consommateurs, il faut une proportion favorable entre la production et la consommation. Lorsqu'il y a équilibre, la concurrence n'a pas grand effet ; lorsqu'il y a déséquilibre, c'est une perte soit pour le producteur, soit pour le consommateur.

4^o Il en résulte que les entreprises cherchent à s'organiser et se concentrent en réduisant le champ de la concurrence.

5^o Les monopoles économiques, les Chemins de fer notamment sont capables de pourvoir aux besoins de tout un marché et M. FOELDES de conclure qu'il y a un grand nombre d'entreprises où la concurrence est tout à fait impossible, et dans le cas où elle est possible, elle finit souvent par être éliminée et que, dans beaucoup de cas, elle est immorale et coûteuse.

Toute cette argumentation sur la concurrence nous situe véritablement la position du problème du rail et de la route, et nous devons répondre à trois points d'interrogation :

1^o Faut-il songer à la disparition des Chemins de fer ?

2^o Faut-il laisser se concurrencer le rail et la route ?

3^o Si ni l'un ni l'autre ne sont possibles, y a-t-il espoir d'une collaboration ?

Il faut assurer que l'apparition de l'automobile donne raison au libéralisme lorsqu'il déclare qu'il se produit une évolution biologique et que, quoique l'on fasse, une disparition s'impose pour laisser le remplaçant triompher. Mais où la théorie est prise en défaut, c'est lorsque l'on constate le danger dans lequel se trouve le monopole économique auquel notre sujet se rapporte : le Chemin de fer.

Devons-nous respecter la lutte entre le Rail et la Route et laisser

le plus fort triompher ? Doit-on, au contraire, supposer être suffisamment fort pour écraser l'un ou l'autre. Quelles raisons nous pousseraient à opter pour la défense du Chemin de fer ou de la route ? Enfin, désireux de demeurer équitable, on pourrait songer à suspendre la lutte afin d'essayer de les voir collaborer. Aucune de ces solutions ne nous donnerait satisfaction, puisque l'expérience nous montre que de lutter contre une loi naturelle est vain et que d'appeler à son secours l'État Gendarme risque de favoriser un système au préjudice de l'autre, sans, pour cela, que l'organisme économique et les nations en retirent satisfaction.

Aussi, concluons-nous que la question du rail et de la route, étudiée au point de vue général et théorique, doit être résolue par la libre concurrence ; que les résultats qui se produisent sont impossibles à empêcher ou que les conséquences graves en découlant, au moment de la substitution d'un régime à l'autre ne peuvent qu'être retardées. Lorsque nous disons « substitution » nous ne voulons pas dire « suppression » ; pour nous, la concurrence entre le Chemin de fer et la route subsiste sous une forme nouvelle que l'on peut qualifier selon son point de vue : lutte ou collaboration. A notre avis, c'est la même chose. Une invention nouvelle, un moyen de communication supplémentaire a surgi, il impose une organisation spéciale et adaptée à ce qui existe déjà et nous disons qu'il n'y a, pour nous, à l'heure actuelle, qu'une question d'adaptation et non de lutte ou de collaboration, ce qui ne signifie rien. C'est toujours de la concurrence qu'on le veuille ou non, et cette concurrence se résout de deux façons : soit par la disparition du concurrent, soit par l'absorption du concurrent. C'est alors, ainsi que le disait M. FOELDES, la concurrence se détruit elle-même, soit par la continuation de la concurrence par ses diverses modalités plus ou moins âpres et allant d'un extrême à l'autre : la lutte farouche, l'accord possible du fait de l'état du marché, le tout dominé et régularisé par l'offre et la demande, les concurrents imposant leurs décisions à leurs clients ou se la voyant imposer selon la situation économique. Telle est la conception générale du problème qui se résume à une adaptation et que nous nous proposons seulement d'étudier en partie pour le Chemin de fer du Nord.

POINT DE VUE SPÉCIAL QUANT AU CHEMIN DE FER DU NORD.

Si notre étude avait comporté l'examen de la situation entre le rail et la route, nous aurions dû nous maintenir dans les sphères élevées des conceptions théoriques, nous aurions dû analyser les causes de la lutte entre le rail et la route que nous avons indiquées brièvement plus haut ; nous aurions également cherché à découvrir les difficultés dans leur ensemble posées à l'économie mondiale ou à l'économie générale des nations, mais notre vision sera plus restreinte. Tout en restant dominé par les grands faits théoriques et pratiques qui s'imposent en la matière (idée de concurrence, apparition incontestable de la force de l'automobilisme, nécessité d'une adaptation), nous serons obligé de constater que notre étude répond à un sujet parfois particulier où les conditions peuvent coïncider avec les données générales du problème, mais très souvent aussi peuvent s'en écarter. Il est permis par exemple de croire à une suprématie de l'automobile dans des pays à population peu dense, loin des frontières, n'ayant pas encore investi de nombreux capitaux dans l'établissement des Chemins de fer alors que, sur le Réseau du Nord, l'adaptation du rail à la route est un problème qui demande des solutions tout à fait différentes que pour les autres réseaux ou pays (1).

(1) Des expériences d'automobiles avec pneumatiques roulant sur rails « La Micheline » ont été tentées sur plusieurs réseaux. Les résultats ne sont pas encore assez concluants pour que nous envisagions la généralisation de ce procédé et de son influence économique. Toutefois, nous pouvons enregistrer que c'est là une des manifestations futures de l'adaptation du rail à la route.

CHAPITRE II.

Aspect juridique du problème du rail et de la route.

Nous abordons ici un point qui n'est pas particulier au Réseau du Nord, mais s'applique à tous les Réseaux. C'est une très grave question qui domine au point de vue légal l'adaptation *du rail et de la route*. Il est en effet possible, qu'au point de vue politique, le Chemin de fer soit défendable, qu'au point de vue social il joue un rôle pacificateur, qu'au point de vue financier il puisse, avec des améliorations, vivre en faisant ses frais et qu'enfin au point de vue économique, il tienne son rôle à côté de celui de l'automobile. Des adaptations, des réorganisations peuvent intervenir, mais il y a quelque chose qu'il ne faut jamais oublier c'est la légalité. Si dures soient les lois, elles doivent être respectées ; si elles ne sont plus respectables, que l'on en fasse de nouvelles adaptées aux besoins ; s'il n'en existe pas, que chacun produise ses arguments afin que l'intérêt général soit satisfait et l'intérêt privé, sauvegardé.

Or, il est indéniable que l'on a contesté au Chemin de fer le droit d'exploiter des lignes d'automobiles à côté des lignes ferrées. Juridiquement, a-t-on dit, l'Administration d'un Réseau ne peut exploiter que des concessions. De 1832 à 1859, on entrevit la création d'un réseau national et il fut décidé que les Chemins de fer ne seraient pas abandonnés à l'initiative privée et qu'ils ne seraient pas exploités par l'État (HAURIOU p. 875. Précis de droit administratif 9^e édition). Par la loi du 11 Juin 1842 et celle du 15 Juillet 1845, les Chemins de fer faisaient partie du domaine national et leur tracé était fixé administrativement ; l'État donnerait son concours financier et aurait la police de l'exploitation ; en 1859, la création des six grands réseaux était chose faite. De 1859 à 1883, ce fut l'ère des conventions de FRANQUEVILLE, on assurait la construction d'un second Réseau (lignes d'embranchements), les Compagnies empruntaient au public les sommes nécessaires, l'État garantissait aux obligataires un certain intérêt, les bénéfices réalisés étaient reversés au second Réseau, qui diminuait la charge de la garantie d'intérêt.

Lorsque, l'on conteste, au Chemin de fer le droit d'exploiter des lignes automobiles, on oublie qu'un monopole de fait n'est pas un monopole absolu et que le régime échafaudé, de 1845 à 1883, n'avait jamais envisagé l'interdiction. M. JACQUEMIN, discutant les divers services rendus par les Chemins de fer disait :

« Les Compagnies doivent également assurer le transport des voyageurs en dehors du Chemin de fer soit par des omnibus, et des voitures de places à l'intérieur des villes, soit par des services de correspondances entre les gares et le nombre considérable de localités situées à droite et à gauche de la voie ferrée ».

Ce n'est que parce que les Chemins de fer s'étaient désintéressés de véhiculer leurs voyageurs hors des gares ou de réunir des localités éloignées des Chemins de fer par un service à eux, que l'on a pensé sans avoir été cherché plus loin — que l'exploitation d'une traction autre que la vapeur n'aurait été interdite. Certes, l'article 60 du Cahier des Charges disait que l'État ne s'engageait point à ne pas concéder à d'autres Compagnies d'autres lignes sur l'étendue d'un Réseau, mais cela voulait seulement dire que les Compagnies n'auraient pas de recours contre lui et les entreprises particulières si l'État concédait une nouvelle ligne à une autre Compagnie. Le jeu de la concurrence était respecté pour les transports en général ; du jour où l'automobile est apparue, aucun texte n'empêchait les particuliers d'exploiter une ligne parallèle au Chemin de fer de même que le Chemin de fer pouvait exploiter une ligne automobile qui lui paraissait utile à son exploitation. Ce n'est que l'article 61 qui leur donnait le droit de percevoir un péage sur leurs voies ferrées et de conclure très spirituellement. « Quelqu'un a-t-il jamais sérieusement songé à accorder aux Compagnies de Chemins de fer le droit de faire seules les transports et considérerait-on comme un délit, le fait d'avoir remis sa personne ou ses marchandises à un entrepreneur de transport par terre et par eau ». Poser une telle question, c'est la résoudre : il ne semble pas que, de nos jours, le problème se soit posé de façon aussi simple.

En 1883, on construisit un 3^e Réseau qui devait être construit par l'État et que les Compagnies exploiteraient. Enfin, en 1921, la création d'un fonds commun était décidée afin de liquider les dettes réciproques contractées pendant la guerre entre l'État et les réseaux. Mais le régime de la concession n'en restait pas moins inattaqué, et il est certain que les Chemins de fer étant d'intérêt général ne peuvent être

modifiés que par des lois d'intérêt général. C'est ainsi que pour pouvoir raccorder les voies ferrées avec les voies d'eau, il a été nécessaire que la loi du 3 Décembre 1908 fût votée. Ne doit-il pas y avoir également une loi autorisant les Chemins de fer à exploiter des lignes d'automobiles, se faisant ainsi une propre concurrence portant atteinte aux intérêts d'entreprise privée ?

Une campagne violente s'est dessinée qui a pour but de démontrer que les Chemins de fer s'efforcent d'absorber ou de réduire à l'impuissance la concurrence automobile. On invoque à ce sujet l'arrêt de la Cour de Cassation du 9 Décembre 1830 consacrant le principe que les conventions relatives au transport des personnes ou des marchandises est un marché au sens de l'article 419 du Code Pénal, que le fait de la part de deux entrepreneurs de messageries d'avoir d'un commun accord abaissé le prix des places de leurs voitures après être convenus de subir la perte en commun constitue le délit de coalition.

Le 1^{er} Janvier 1930, dans le Bulletin des Transports, nous retrouvons une attaque contre les filiales des Compagnies. Mais n'oublions pas que le journal dont il s'agit est rédigé par tous ceux qui ont ou désirent se plaindre des Réseaux.

« L'année dernière, le Ministre n'avait-il pas déclaré à la tribune de la Chambre au sujet de la collaboration du rail et de la route que les filiales des Compagnies n'appartiennent nullement au domaine de celles-ci mais sont immatriculées au domaine public, afin qu'en cas de rachat ou à l'expiration des concessions, elles deviennent la propriété de l'État comme le Réseau lui-même. Or, ce n'était pas sans raison que cette déclaration nous avait laissés sceptiques. Il est avéré aujourd'hui que s'il y a peut être quelques filiales du domaine public des Compagnies, il y en a bien plus encore qui sont organisées ou subventionnées par leur domaine privé, sans contrôle de l'État (ce qui est contestable). Ces filiales ne sont, du reste, pas toujours faites pour assurer la collaboration du rail et de la route si l'on en croit Jules MOCH, adversaire acharné des Chemins de fer. Et, en vérité, personne n'a protesté contre ces affirmations. On y relève une liste singulièrement suggestive : les deux Compagnies des Chemins de fer du Maroc, la Compagnie Générale d'Entrepôts des Chemins de fer, la Société nouvelle d'affrètement, la Compagnie Générale de Navigation sur le Rhin, diverses Sociétés de Docks, des organisations ont, en un mot, des fournisseurs à qui on peut acheter très cher, ou des

clients à qui on peut vendre trop bon marché, le tout au détriment des fonds communs (J.O. p. 4.050 colonnes 1 et 2).

» Mais le Ministre se garde bien de s'expliquer sur ces buts manifestes, il envisage seulement le service automobile organisé ou subventionné par les Compagnies et se résumant dans cette déclaration :

» 1^o Il ne faut pas que le service automobile organisé par le Réseau puisse tuer des entreprises privées qui sont respectables et que les Pouvoirs Publics ont le devoir de faire respecter (ce qui a toujours été fait).

» 2^o Il ne faut pas que ces services puissent faire aux Réseaux une concurrence inadmissible et que j'aurais le devoir de condamner (c'est le Ministre qui parle). Depuis les quelques jours que j'ai l'honneur d'être au Boulevard St-Germain on ne m'a soumis encore qu'une proposition de création de service automobile. J'ai examiné de très près la question. Je me suis rendu compte qu'il y avait là un service qui pouvait et qui normalement ferait concurrence à la voie ferrée.

» Hélas, il n'y a auprès du Ministre aucun sang chaud capable de lui dire : 1^o Pour tuer, il faut qu'il soit vivant. 2^o A quel moment la concurrence faite au Chemin de fer par une entreprise automobile organisée ou subventionnée par ces Réseaux eux-mêmes cessera d'être admissible pour devenir inadmissible.

» M. MOCH (J.O. p. 4.049 — 1929) a cité le cas de la ligne Apremont-Challeranges que la Compagnie de l'Est a cessé d'exploiter mais qu'elle a remplacée par un service automobile, ce qui a pour résultat de faire payer aux voyageurs 10 fr. au lieu de 4 fr. 95. M. PERNOT a démontré avec des chiffres fantaisistes que les autocars du P.-L.-M. étaient profitables à l'exploitation de la voie ferrée (J.O. p. 4.067 — 1929)».

Le même journal parlant de la lutte déloyale du Chemin de fer contre l'auto estime que, dans un avenir qui n'est probablement pas très éloigné, les Chemins de fer se restreindront au trafic et au transport pour lesquels ils présentent un réel avantage par rapport aux voies concurrentes. Et cela serait déjà venu si au lieu d'employer contre la concurrence de l'auto des mesures loyales et appropriées on ne continuait de chercher à tuer cette concurrence ou à s'en inspirer au grand préjudice de la prospérité économique du pays. En tous cas :

1^o La coalition entre les Chemins de fer et toute entreprise d'autocars est interdite ;

2^o Des faveurs sont accordées à certains, aux dépens des autres. C'est ainsi que la Chambre Syndicale des maîtres cochers, des

chauffeurs de taxis de la ville de Nice s'est plainte, le 18 Juin 1928 de l'avantage fait à une maison qui intitule son service « Coupés et Omnibus de famille P.-L.-M. ». Or, ce contrat a été approuvé par l'Administration Supérieure du P.-L.-M.

3^o Il y a des billets à validité illégalement prolongés.

4^o Il y a des règlements violés, avantages conférés à une société privée.

L'Administration répond que le droit des Réseaux à l'organisation des services routiers ressort des articles 52 et 53 de leurs cahiers des charges qui leur permettent même dans certains cas d'assurer le camionnage des marchandises.

L'article 52 oblige les Compagnies à faire ou à faire faire sous leur responsabilité le factage et le camionnage à domicile.

Quant à l'article 53, il interdit à moins, d'une autorisation spéciale, de faire avec une entreprise de transports des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur des entreprises desservant la même voie de communication.

L'Administration agissant en vertu de l'article 53 se préoccupera des mesures à prendre pour assurer la plus grande égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le Chemin de fer.

Est-ce donc là le droit pour les Réseaux d'organiser les transports par route en dehors de ceux prévus par l'article 52 ? On a pourtant dit que le Réseau demeure tout à fait dans son rôle quand il s'intéresse aux entreprises automobiles soit pour substituer un service automobile à la voie ferrée lorsque l'exploitation est déficitaire, soit surtout pour organiser des raccordements entre les lignes transversales dans les régions insuffisamment desservies par le Chemin de fer.

Cela dénote, évidemment de la part de l'Administration et des Compagnies, des vues qu'expose de façon parfaite un article paru dans le Numéro de Juin 1928.

A la fin du mois d'Avril 1929, le Réseau de l'État constituait une société filiale ayant pour but l'organisation et l'exploitation à l'intérieur de la circonscription territoriale qu'il aurait concédée. Ces services sont destinés à assurer les correspondances, c'est-à-dire pratiquement à pallier au manque de trains sur les lignes à faible trafic déjà trop onéreux. Or, le cahier des charges des concessions des Chemins de fer commence invariablement par : « La Concession de..... comprend les lignes ci-après ». « Et les Compagnies ont tellement étendu leur

emprise sur les fonctionnaires des Travaux Publics qu'elles peuvent aujourd'hui impunément se considérer comme concessionnaires d'une circonscription territoriale à l'intérieur de laquelle elles peuvent organiser toutes sortes de transports (J.O. 1929 Chambre page 1.815, colonne 2).

Et de conclure « le Chemin de fer en l'état actuel de la science commence à faillir, il doit se résigner aux sacrifices. Les Compagnies sont pour de longues années concessionnaires de belles et bonnes lignes qui peuvent rendre de grands services quand elles les exploitent elles-mêmes ; mais ce n'est pas en favorisant certaines entreprises concurrentes qu'elles favoriseront la prospérité nationale, facteur essentiel de leur propre prospérité.

» L'automobile sans un plan concerté, sans aucun programme de lutte vit et croît au grand jour par la seule force qu'elle porte en elle-même ».

Ce réquisitoire sévère et implacable présente des aspects séduisants pour celui qui examine superficiellement tous les problèmes. Certaines de ses conclusions ne manquent pas de justesse et de logique, mais il n'en reste pas moins qu'on ne peut admettre l'ensemble des critiques juridiques présentées.

Les conventions de 1921, ainsi que celles qui les ont précédées, n'interdisent pas aux Compagnies des Chemins de fer de créer des lignes automobiles pour la bonne raison que la question ne s'était pas encore posée. Les transports réguliers par route sont soumis à la libre concurrence disent les adversaires des Chemins de fer. Pourquoi refusent-ils alors le droit d'exercer cette concurrence des Compagnies ? Parce qu'elles sont trop fortes, trop puissantes, trop bien organisées et qu'elles donnent satisfaction au public. Et l'on arrive à ce paradoxe, c'est qu'un monopole privé de fait surgira si le domaine de la circulation sur route est interdit aux Compagnies de Chemins de fer. Il est vrai que les bons apôtres prenant un souci feint des finances publiques déclarent que le déficit des Chemins de fer s'aggrave du fait des lignes d'automobiles et ils disent que ces exploitations automobilistiques des Chemins de fer ont pour but uniquement de monopoliser voyageurs et marchandises ; que cela coûte vraiment trop cher aux contribuables alors que les entreprises privées travaillent commercialement, c'est-à-dire en maintenant leur budget en équilibre. Cela ne nous émeut pas car nous savons à quoi nous en tenir sur la bonne gestion des services particuliers automobiles. Pour une bonne part d'entre eux,

le bénéfice des subventions leur est accordé et, sans cette mâne providentielle, à laquelle pourvoit le contribuable, la ligne privée desservant régulièrement un service d'intérêt local serait la ruine de l'entrepreneur et sa disparition. De plus, la plupart des entreprises privées n'apportent au public — si elles ne sont pas tenues par des obligations contractuelles — qu'un service irrégulier et inconfortable. On ne laisse pas des lignes postales ou d'intérêt local importantes à la libre fantaisie d'une organisation privée souvent négligente. D'ailleurs, il ne faut pas confondre lorsque l'on parle de la lutte entre l'automobile et le Chemin de fer assurant des transports en commun avec liberté que chaque individu possède parce qu'il est propriétaire ou usager d'une automobile particulière. Pour être de bonne foi, il faut éliminer la circulation routière pratiquée par l'automobiliste particulier et celle qui fait l'objet d'un service public plus ou moins important ayant pour but d'offrir à qui le désire un véhicule desservant des points réguliers. Encore dans ce dernier système, faut-il distinguer le transport en commun à trajet déterminé et les horaires fixes d'avec un transport productif et régulier et autonome. C'est pour ce dernier point que se pose une autre grave question : doit-on réglementer le transport des marchandises par route ? Il faudra bien arriver à une réglementation juridique pour toutes ces difficultés où automobilistes particuliers aux transports légers et Chemins de fer seront alliés. L'augmentation des transports par autocars et gros camions empoisonne littéralement la majorité des automobilistes qui circulent sur les routes. La sécurité y est devenue de moins en moins certaine et il est impossible de faire respecter la police des routes comme celle du Chemin de fer. Les mœurs des conducteurs sur route rappellent, un peu, celles des poissons en ce sens que les gros dévorent les petits. Le Chemin de fer, rien de semblable, un personnel discipliné, surveillé et encadré sert l'intérêt général du Public. Et le même esprit d'être transporté sur les routes lorsqu'on ne peut faire autrement du fait de la suppression de voies ferrées mais dans les cas où l'on peut maintenir une voie ferrée, les gros transports ne doivent pas prétendre à s'échapper de ce qui a été fait depuis longtemps. Il ne s'agit pas de supprimer la liberté, il s'agit de réglementer deux formes de concurrence commerciale afin que la lutte ne soit pas préjudiciable aux contribuables ni aux intérêts généraux. Le droit à la liberté subsiste tout entier pour le propriétaire de la voiture légère. En effet, la liberté de l'individu est chose infiniment respectable et qui se place au-dessus

de toute discussion en notre matière, tandis que l'intérêt général et l'intérêt commercial doivent s'accomoder au mieux. Les commerçants qui ont vu diminuer le droit de propriété à leur profit par la loi du 30 Juin 1926 comprendront que l'intérêt général peut leur assigner des frontières dès l'instant que le bien-être général doit en profiter. Or, pour aboutir à un bien-être général la question des transports doit se mouvoir entre trois données qui sont :

- le meilleur service,
- le **minimum** de dépenses,
- le **moins** de grève possible.

L'étude des points de vue économique et financier nous a permis de conclure à ce que — sur le Réseau du Nord — la solution était de maintenir toute la vigueur du réseau, tout en admettant certaines extensions automobiles dans la mesure où le déficit serait une cause d'alourdissement du budget du Réseau. Bien entendu, le Réseau se doit de collaborer à une amélioration de la gestion tant financière qu'économique.

CHAPITRE III.

Rôle actuel du Chemin de fer et de l'Automobile dans l'activité économique.

§ 1.

IDÉE GÉNÉRALE.

La cause des crises est due, on le sait, ou à la sous consommation ou à la surproduction : alternativement, par cycles réguliers, les crises se succèdent comme les saisons de l'année. Ce qui les aggrave c'est que les hommes croient que les événements qui surgissent font partie désormais d'un monde définitif. Hier, ils pensaient que la prospérité durerait toujours et ils se ruaient tous vers la multiplication des produits et le consommateur effaré craignait qu'il n'en restât point pour lui. Aujourd'hui, c'est le consommateur qui se trouve comblé et fait la sourde oreille aux offres des producteurs. L'ordre établi qui engendre les crises serait-il donc responsable de ces manifestations économiques successives ? Lorsque l'on étudie une question de transports, à une époque donnée, on se doit de rechercher ce qui, pour eux, est possible. Dans la période de prospérité qui vient de s'écouler, il n'était guère possible de distinguer le rôle de chaque moyen de transport ; ils arrivaient à peine à répondre aux nécessités. Diminués par la guerre, ils avaient à pourvoir à des besoins plus considérables qu'en 1913. Parvenus au niveau qui permettaient la satisfaction de ces besoins, ils ont participé à l'avènement de la crise par leur multiplicité. Chemins de fer et automobiles ont provoqué une accélération du mouvement des échanges ; ils ont permis de reconstituer, en dix ans, la vie économique normale ; mais comme le mouvement des capitaux ne pouvait les suivre parallèlement, ils ont entraîné une augmentation du crédit que n'a pas suivi la constitution de l'épargne réservée. Les voilà donc maintenant trop nombreux, trop considérables pour les échanges qui ont diminué, du fait de l'apaisement des besoins, et des raréfactions des crédits qui ne

pouvaient continuer à croître sans qu'il y eût derrière la formation d'une épargne. L'épargne, en effet, qui permet le crédit, se forme lentement sous l'action du marché monétaire ; or, ce marché monétaire a subi depuis douze ans des influences néfastes. Le commerce international, désaxé par la guerre, n'a pas suivi les règles de l'offre et de la demande, il a prétendu imposer au consommateur la satisfaction de besoins au delà de la satiété. Les lois naturelles ont barré la route et la crise est venue pour mettre de l'ordre dans tous les domaines. Comment y parviendra-t-elle ? Ce n'est pas à coups de décrets, de mesures administratives et par des théories factices que l'on régit l'économique. Il s'impose aux hommes et aux sociétés quoi que l'on fasse ; aussi, estimons-nous, que le mieux est de s'inspirer, dans la mesure du possible, des grands principes pour adoucir la renaissance de l'ordre économique conforme aux grandes lois naturelles. Pour la question des transports, c'est dans le principe de la division du travail que l'on peut trouver le salut.

Adam SMITH nous a enseigné que l'on peut atténuer les maux de la concurrence en assignant à chacun sa place. Ne peut-on pas le faire en matière de transports ? Nous le croyons, et c'est pour cela, que nous pensons qu'il y a une adaptation à faire entre le monde des Chemins de fer et celui de l'automobile, nous souvenant bien qu'il faut respecter l'intérêt général et les intérêts privés que nous avons essayé de dégager en étudiant les aspects politiques, sociaux, juridiques et financiers de la question.

§ 2.

DE LA CONCENTRATION DANS LES TRANSPORTS.

Avant d'assigner au rail et à la route leur affectation moderne. issue des derniers enseignements, il nous faut constater l'écroulement de la théorie collectiviste en matière de transports. Karl MARX disait avec son disciple ENGELS que l'évolution de nos sociétés allait vers la concentration de plus en plus forte. Déjà, on s'était aperçu que la petite propriété se multipliait à côté de la grande jusqu'à la détruire. D'autre part, les grands établissements commerciaux qui devaient annihiler les petites exploitations commerciales ont dû compter avec leur concurrence. L'automobile privée a renversé définitivement la croyance à la concentration de plus en plus massive. N'est-il pas étonnant de voir chaque individu se soustraire à l'obligation de voyager par Chemin de fer ?

Il ne faut pas aller trop loin et croire que l'émancipation est totale. Nous sommes à la période où le public prend encore du plaisir aux voyages automobiles. Un jour viendra où une génération ne préférera pas ce moyen de transport à un autre parce qu'il n'aura plus l'attrait de la nouveauté. Elle optera pour l'un et l'autre moyen de transports selon ses besoins et selon ses capacités financières : nous nous trouverons en face d'une répartition des voyageurs dont la stabilité de goût permettra au trafic ferroviaire et routier de se partager avec régularité, sans grande souffrance économique, le nombre des passagers et nous aurons abouti à la division du travail. Quelles sont les règles qui président et présideront à cette répartition ? C'est ce que nous allons, dès maintenant, examiner.

§ 3.

RÉPARTITION DES MARCHANDISES, DES VOYAGEURS ENTRE LE RAIL ET LA ROUTE.

A. — TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

On a dit, déjà, que les marchandises lourdes et pondéreuses avaient intérêt à être transportées par voie d'eau. Cela n'a pas empêché les Chemins de fer, notamment le Réseau du Nord, de conserver un important tonnage de ses marchandises. Mais il faut distinguer la grande et la petite vitesse ; la grande vitesse est de plus en plus recherchée et cependant cette augmentation ne rapporte rien aux Compagnies, elle provoque même le déficit ; la petite vitesse seule rapporte aux Réseaux. Or, les Chemins de fer ont transporté en 1928 : 306.000.000 de tonnes de marchandises qui, en 1931, ne dépassent 290.000.000 de tonnes. La progression est importante sur l'année 1913 qui comptait 217.000.000, la grande vitesse n'entre que dans la proportion de 4 % du tonnage total. On a estimé que les transports par automobile étaient de 470.000 tonnes en 1928. Il est évident que la part laissée au Chemin de fer reste et demeure importante et que la source du déficit ne peut guère provenir du transport des marchandises, défalcation faite du transport par grande vitesse ; les transports de marchandises par route et avion ne peuvent guère affecter que les marchandises susceptibles de ne pas rapporter de bénéfices aux Chemins de fer, à raison des précautions à prendre et du paiement des avaries. Il n'y a pas de concurrence possible pour le Chemin de fer

dans ce domaine, qui conserve sa prépondérance à peine combattue par les transports par voies navigables, qui depuis longtemps se sont réservés quelques trafics pour certaines régions.

Il faut être prudent dans ses visions d'avenir. M. JACQMIN reflète, en 1868, une opinion qui nous est mal connue. « Pendant longtemps », dit-il, « on a mis en doute la possibilité d'employer les Chemins de fer pour transporter des matières lourdes et encombrantes et la formule demeurée célèbre avait dit : que si les Chemins de fer étaient le Chemin des marchands, le canal était celui des marchandises ».

Tout passe et ce que l'on s'était aperçu en 1868 avait mis plus de trente ans à s'imposer aux techniciens et aux économistes. On était au début de la lutte entre les Chemins de fer et les canaux, les voies navigables avaient perdu leurs voyageurs et l'on proclamait qu'elles allaient peut être perdre leurs marchandises. On avait même été jusqu'à déclarer « leur inutilité publique » et cinquante députés, enthousiastes et ingénieux avaient réclamé que le canal du Midi — qui passait par leur circonscription — devrait être vidé de son eau pour y installer le ballast. La Compagnie du Midi, qui était devenue concessionnaire du canal ne réalisa pas ce projet et le trafic de la ligne Bordeaux-Cette augmenta sans que celui du canal disparût. Nous pensons donc que ces enseignements du passé nous montrent la voie à suivre : être prudent dans toute décision radicale et ne pas mépriser ce qui a rendu des services, en rend actuellement, et en rendra encore pendant longtemps.

Le vœu de M. JACQMIN est aussi plein d'enseignements lorsqu'il se demande non pas, comme on pourrait le croire, s'il faut supprimer les canaux, mais s'il faut développer les deux modes de communication. Il souhaite leur concurrence, seule capable de provoquer l'abaissement des prix de transport. Il va même plus loin : « Il est incontestable que la concurrence détermine, parfois, des abaissements de prix, mais ces abaissements sont provoqués par d'autres considérations, et l'on peut avoir des tarifs extrêmement bas, appliqués sur des lignes de Chemins de fer dans le voisinage où il n'y aura jamais de voies navigables ». Pour lui, l'existence des canaux ne doit pas être supprimée, on pourrait même songer à en créer parallèlement aux Chemins de fer.

Ce que l'automobile a pris c'est la marchandise légère et la petite livraison. Sur ce point, le roulage n'avait jamais complètement perdu sa clientèle pour des distances inférieures à 100 km., les entreprises de transports, de déménagement, de messageries livraient à domicile.

L'intervention de l'automobile a multiplié ce genre d'opérations sans toucher considérablement aux transports par voie ferrée. C'est ici que réside le nœud de notre question en ce sens que le Chemin de fer, en s'adaptant au nouveau mode de répartition des marchandises peut et doit conserver les transports à longue distance et par masses importantes. Le nombre de wagons chargés sur le Nord, depuis 1920, en prenant comme base les chiffres de 1913, montre une augmentation puis une diminution qui n'est que de 10 %, ce qui équivaut, à notre avis, à la diminution issue de la crise de 1930.

On dit que la Compagnie du Nord était une des plus atteintes par la concurrence automobile, à raison des distances plus courtes desservies par son réseau. Il faut avoir analysé les chiffres afférents au Réseau du Nord pour constater que des réseaux plus longs que ceux du Nord ont été plus affectés que lui. En 1929, le tonnage des marchandises transportées en P.V. a été supérieur de 8,6 % au tonnage transporté dans les mêmes conditions en 1928. Les matériaux de construction, les engrais, la houille et le minerai n'ont pas changé de moyen de transport. Elles ont seulement été embarquées dans des gares centrales lorsqu'elles étaient à une distance à peu près égale d'une gare secondaire et d'une gare centrale. D'ailleurs, l'on a assisté à cette évolution d'un trafic de marchandises ne délaissant pas le trafic ferré pour la route, mais se dirigeant vers des gares plus importantes. Ce que l'on veut faire : supprimer des petites gares intermédiaires n'est que la ratification d'une situation de fait et les réformes envisagées seront faciles à réaliser si l'on ne se laisse pas attendrir par des situations particulières cependant dignes d'intérêt. Il y a donc là encore adaptation et il est à prévoir que des économies importantes seront obtenues lorsqu'on aura supprimé ce qui ne sert déjà plus à rien. Le Nord sera donc moins affecté que les autres Compagnies puisque la densité de son Réseau est très forte et que les marchandises ruissellent vers une gare centrale dans un rayon peu considérable. Le Réseau du Nord restera donc pour une partie occupé et utilisé comme par le passé. Les deux années de crise qui viennent de s'écouler - l'ont démontré. Ce n'est pas la concurrence automobile qui lui a enlevé ses marchandises, c'est la diminution du trafic. Il en est d'ailleurs de même pour les entreprises d'automobiles privées loin de prospérer depuis deux ans, voient leur trafic marchandises diminuer tant pour les trajets exclusivement routiers que pour celui du transbordement d'une marchandise, d'une usine ou d'un domicile à une gare.

Ce qui a été affecté, c'est la longueur du trajet kilométrique, mais non le volume des marchandises véhiculées. La crise économique s'est fait sentir tant sur route que sur voie ferrée ou voie navigable et même voie aérienne. Il ne faut donc pas trop se hâter de diminuer la capacité de transports pour les marchandises par voie ferrée car, du jour au lendemain, un renouveau de prospérité peut se produire et le Nord particulièrement se trouverait démuní de sa force économique, c'est alors que l'automobile prendrait une place qu'elle peut ne pas prendre.

B. — TRANSPORTS DE VOYAGEURS.

Le débat est délicat. Le voyageur Nord étant, comme sur les autres Réseaux un électeur, un individualiste et un français, (aucune idée péjorative ne me vient à l'esprit en disant cela), mais il faut bien avouer en plaisantant que le voyageur est « la plaie du Chemin de fer ».

Il est exigeant, il n'aime pas payer et, comme dans un compartiment on aime parler entre soi et que la vitesse excite, on se plaint de maux nombreux en termes spirituels. Si encore, tout ce monde qui critique alimentait la caisse suffisamment pour boucler le budget, mais il est du voyageur comme du créancier de l'État ; plus il y en a, plus cela revient cher. On peut expliquer le phénomène de la cherté d'un déplacement par ce principe que rien ne se perd dans la nature. Chaque animal a été créé pour se déplacer sur notre globe à une certaine vitesse : l'escargot fait 7 mètres à l'heure, le cheval 16 kilomètres en moyenne, la gazelle peut atteindre 60, l'homme lui ne peut, en marchant, n'atteindre que 8 kilomètres. Encore doit-il compter le prix de ses souliers s'il ne marche pas nu-pieds ! Dès l'instant qu'il veut se servir d'une mécanique, pour augmenter sa vitesse, il lui faut payer et cela il ne l'admet pas lorsque ce n'est pas lui-même qui dispose personnellement de son moyen de transport. Les classes sociales riches tolèrent que le kilomètre leur revienne de 2 à *n* francs (il n'y a pas de limite possible lorsqu'il s'agit d'une automobile), elles ne veulent pas payer 1 fr. du kilomètre pour monter dans un somptueux wagon de 1^{re} classe. Les personnes, moins aisées, se rebellent contre la nécessité de voir le voyage passer de 0 fr. 20 le km. à 0 fr. 25 ; elles préfèrent payer un impôt supplémentaire pour boucher le trou que le budget constatera et devra remplir.

Le raisonnement que nous tenons est simpliste, mais il est malheureusement vrai ; la même personne qui ne veut pas comprendre qu'il

lui est nécessaire de sortir un billet de 10 fr. de son porte-monnaie pour alimenter un service public extrêmement complexe, dépensera sans souci à la bibliothèque des Pas Perdus ou au « Café de la Gare » ces dix francs qui contribueraient utilement à son transport.

Électeur. C'est là l'élément psychologique qui est à la base du déficit des Chemins de fer et contre lequel les gouvernements n'osent se dresser parce que le français est électeur. Et pourtant, l'électeur n'est pas si borné que ne le croient les Pouvoirs Publics. Une mesure courageuse, claire et d'intérêt général s'impose dans l'esprit des masses ; on tient trop compte des craintes exprimées par les élus qui reflètent auprès du gouvernement assez mal l'opinion publique, surtout en matière de Chemin de fer. Voyageant gratuitement, ils ne peuvent soutenir une augmentation de tarifs, la première parole venant de l'électeur vers l'élus étant une réflexion assez désobligeante. S'il s'agissait seulement de voter une mesure qui ne les touche point, les représentants élus n'y verraient aucun inconvénient, mais il est à craindre que même si l'électeur approuve une mesure utile votée par son député, il tienne en échange de l'augmentation qu'il a subie à faire payer à son élu sous une autre forme, le prix d'une mesure qui le touche de près. C'est humain ! Mais ce processus ne résout pas le déficit des Chemins de fer et c'est là que nous atteignons une nouvelle idée qui est de rendre au Chemin de fer une certaine liberté en matière tarifaire. La politique, là encore, devra céder le pas à l'économique qui n'admet pas une ingérence des appétits démagogiques pour fonctionner selon les lois naturelles. Libres de traiter les voyageurs comme des clients, les Réseaux se trouveront d'une part capables de faire payer la valeur du voyage à son juste prix et dans les conditions nouvelles de notre époque il sera déterminé par la concurrence — puisqu'il y a l'automobile — et d'autre part, par le prix de revient qu'ils s'efforceront d'établir au mieux. J'entends bien que des considérations sociales subsisteront et que ce n'est pas sans difficultés que l'équilibre du budget d'un Réseau sera établi, mais le voyageur est devenu maintenant le maître. S'il est mal servi, il peut ne pas venir.

* * *

Le monopole des Chemins de fer — il faut l'avouer — n'existe plus pour les voyageurs des classes aisées. Pour les classes pauvres, il a diminué d'importance et il diminuera encore par ce fait que les dépla-

cements dans un rayon de 100 à 200 km. sont possibles à l'automobile et permettent de prendre des vacances à qui le désire. Enfin, la motocyclette devient un redoutable engin qui risque de vider les troisièmes classes. Les cheminots ont donc intérêt à donner leur dévouement et leur travail à un Réseau qui peut leur assurer encore leur gagne-pain dans des conditions normales qui dépassent celles d'autres professions. Nous croyons que les 500.000 cheminots de France ont une existence plus certaine et assurée que les ouvriers des usines automobiles ou des garages particuliers. Nous ne croyons pas qu'il faille diminuer les salaires ; ce qu'il faut améliorer, c'est la capacité de travail de ceux qui collaborent à tous les échelons de l'administration des Chemins de fer : de l'ordre, du sérieux, de la ponctualité donnent plus de vigueur à une exploitation industrielle que toutes les campagnes moralisatrices. Les cadres se doivent, eux aussi, d'être solides, honnêtes et savants. Un Réseau de Chemin de fer grâce à son homogénéité peut, par son bloc organisé, triompher facilement des entreprises privées dont l'avantage principal est de mieux s'adapter aux goûts du voyageur. Nous disions, plus haut, qu'à côté des marchandises, le voyageur n'était pas désirable pour le Chemin de fer. Il doit le devenir lorsque son véritable rôle dans l'économie générale sera compris des exploitants.

Que manque-t-il donc actuellement au voyageur pour être un « bon voyageur » :

1° Il ne paie pas assez, il est exact, et l'on ne s'est pas fait faute de l'oublier dans une nombreuse littérature publiée ces temps-ci que le Français — qui paie — acquitte, par kilomètre parcouru, la somme de 0 fr. 68 et qu'à l'étranger, ce chiffre est nettement dépassé.

Italie 0,89 — Espagne 0,98 — États-Unis 1,49 — Angleterre 1,50 — Suisse 1,68 — Allemagne 1,68 — Norvège 2,63.

Il faut remarquer que cette comparaison n'est pas très sérieuse car, dans chaque pays, l'unité monétaire a un rôle différent.

Il n'en reste pas moins que le Français n'a pas fait, pour ses Chemins de fer, le même effort que les pays voisins qui ont, d'ailleurs, la même proportion de déficit.

Somme toute, malgré les cris désespérés, les chiffres de 1931 n'accusent une diminution de voyageurs que de 60.000 sur l'année la plus forte 1925 et une augmentation de 150.000 sur les chiffres de 1913. Les Chemins de fer subissent donc une crise d'adaptation et non

d'abandon, il s'agit d'observer les nouveaux besoins. Quand on songe qu'un million six cent mille automobiles véhiculant en moyenne les jours de fêtes 3 à 4.000.000 de voyageurs et par jour une moyenne hypothétique de 1.000.000 de voyageurs soit à peu près transportée par les Chemins de fer, on peut dire que nous sommes arrivé à une période où les Chemins de fer auraient dû perdre 400 % de leur trafic ; la vérité est que le Français voyage six fois plus qu'avant guerre, dont deux fois plus en Chemin de fer. Le déficit est donc bien dû à cet accroissement de voyageurs, qui, s'il veut conserver ses Chemins de fer, doit les payer un peu plus cher.

La crise économique est donc, en réalité, un coup de frein un peu brutal à l'accroissement des échanges et du trafic. Il est raisonnable de réajuster les transports par voie ferrée à une économie plus stable, celle d'une période de paix. La part réservée à chaque voie de communication est suffisante pour donner satisfaction à tous et nous empêcher de nous laisser aller à un pessimisme que chaque groupe d'intéressés doit chasser.

§ IV.

INTERVENTION DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT.

Elle est considérable et préjudicie beaucoup à l'équilibre que nous avons pensé pouvoir exister entre le rail et la route :

1^o L'État s'est toujours immiscé dans la vie des Chemins de fer, tandis que la plus grande liberté a présidé aux relations routières. Nous ne reviendrons pas sur l'étude des diverses conventions de 1842, 1859, 1883 et 1921. Le Chemin de fer est un service public a-t-on toujours dit, c'est de plus un monopole ; les marchandises et les voyageurs ne viennent qu'en second ordre dans le souci de son exploitation. Est-il juste de penser qu'il eut toujours fallu laisser les Chemins de fer libres de se construire, de s'exploiter, de s'enrichir ou de se ruiner ? Il est difficile de répondre qu'un régime de complète liberté était possible jusqu'à notre époque, mais il faut savoir changer de conception, lorsque les événements se modifient. Actuellement, la voie ferrée semble être devenue, comme la route, un instrument évolué qui ne demande plus que de l'amélioration et de l'entretien. L'État gendarme doit se borner à faire respecter la police de la route comme la police des Chemins de fer, mais laisser librement s'exercer les exploitations dans la mesure où les exploitants respectent les lois sociales les principes juridiques et la sécurité nationale.

Les sociétés et les entreprises particulières sauront bien se préoccuper du point de vue financier et économique.

2° L'État ne doit percevoir l'impôt que dans la mesure où il respecte la concurrence entre le rail et la route. On sait qu'un certain désordre règne dans l'imposition des Chemins de fer et que cet impôt actuellement de 32,5 % pour les voyageurs, fait pencher la balance en faveur de l'automobile. L'État doit frapper également les deux modes de transports. Quant à boucher dans le budget le trou causé par la diminution de l'impôt sur les Chemins de fer, il ne faut pas souhaiter une augmentation de l'impôt sur les automobiles, mais un peu plus d'ordre dans notre budget général. On a bien dit que le fait par les Chemins de fer d'augmenter les tarifs voyageurs déterminerait une baisse dans le nombre de ceux-ci; si l'on réduit le nombre de trains et que l'on supprime les lignes déficitaires, il n'y aura pas lieu de s'en plaindre car cette diminution serait provisoire ou profitable.

§ V.

INFLUENCE DES CHEMINS DE FER ET DES ROUTES SUR LA CIRCULATION DES ÉCHANGES DE LA VALEUR ET DES PRIX.

La principale fonction des Chemins de fer a été de multiplier les déplacements d'individus et de marchandises et ceci est un des phénomènes particuliers du XIX^e siècle. Les Physiocrates disaient que l'industrie des transports n'est pas une somme productive de richesses; on sait combien cette erreur a été critiquée et qu'il est démontré que les richesses n'auraient aucune valeur, ou une valeur réduite, si elles étaient intransportables. La quantité de marchandises transportées, avant 1830, est de 10 millions de tonnes au lieu de 300 millions et le nombre de voyageurs de 20 millions au lieu de 800 millions en 1925. Encore, faut-il remarquer que ce sont là des chiffres approximatifs. De 1830 à 1930 — soit un siècle — le mouvement des échanges est passé de 1 à 300 créant pour ainsi dire l'échange des marchandises qui, jusque là ne faisaient l'objet que de transactions tout à fait réduites. On peut se demander si ce sont les transports qui ont développé l'industrie, ou si c'est l'industrie qui a déterminé l'accélération des transports. Nous pensons que ce sont les voies de communication qui ont développé la production, le mouvement commercial et industriel et permis une répartition plus

large des revenus. C'est ainsi, qu'à notre époque, des pays continuent à végéter économiquement du fait qu'ils sont démunis de moyens de transports importants et rapides. La Chine entière somnole, et les transactions se bornent à l'échange de produits locaux dont le surplus ne peut s'épancher au delà d'un rayon que peuvent franchir les voitures à chevaux et à bœufs. Quelques caravanes seulement se risquent à traverser l'empire au prix de difficultés énormes qui rappellent celles des temps antiques. Autre exemple : un des inconvénients auxquels se heurte le plan quinquennal russe, ce sont les transports insuffisants qui empêchent les matières premières d'être amenées et aux produits ouverts d'être évacués.

A qui revient le rôle principal de transporteur ? Au Chemin de fer sans contredit et pour longtemps encore si nombreuses soient les automobiles de charge, actuellement 400.000 pouvant transporter une moyenne de 2 tonnes, alors que le parc de marchandises est de 800.000 véhicules d'une moyenne de 15 tonnes. En 24 heures, le déplacement d'une marchandise quelconque peut être assuré par un plus grand nombre de trains de marchandises avec moins de main-d'œuvre.

La prépondérance est donc incontestable pour le tonnage et la quantité transportée pour le Chemin de fer. C'est ce qu'il importait de savoir pour connaître l'utilité économique d'un moyen de transport. En effet, ce qui importe c'est la stabilité d'un service. La répartition des marchandises, depuis 5 ans, s'est faite au profit des automobiles seulement dans un domaine restreint qui, sensiblement, n'a pas touché le total des transports par fer. Sur les Réseaux du Nord, de l'État, les transports de bestiaux se sont raréfiés ; par contre, l'automobile n'a pas pu conquérir le trafic de grande vitesse (trains de marée, de lait, primeurs, qui comme nous le savons cependant, contribuent au déficit des Chemins de fer). On pourrait dire, avec une certaine tristesse, que tout le bien que fait le Chemin de fer, ne lui rapporte rien.

Étant posé, le problème de considérer le Chemin de fer comme ne détenant plus un monopole, on est obligé de reconnaître que l'automobile a augmenté la vitesse générale du voyageur pour les petits trajets.

Or, si l'activité économique se calcule d'après la moyenne des wagons chargés, et du mouvement des échanges des marchandises, ce dernier est conditionné par la possibilité d'un déplacement de l'homme, moteur essentiel de toute activité. Il est un fait qu'un industriel, un voyageur de commerce, un homme d'affaires, un touriste, paie par an les trois quarts de ses trajets utiles en automobile. La

conséquence est donc : diminution du trafic voyageurs ayant pour conséquence augmentation du trafic marchandises issu de l'activité économique déployée par l'homme. Les chiffres sont là pour nous soutenir : le nombre de voyageurs n'a pas diminué de beaucoup, mais il n'augmente plus dans la même proportion, celui des marchandises a suivi une courbe ascendante pour s'arrêter net lors de la crise. Nous considérons donc que la diminution des voyageurs est due à l'automobile et la raréfaction des marchandises à la crise.

Cette hypothèse n'a pas encore été suffisamment vérifiée pour que nous la considérions comme vraie, mais il nous apparaît comme certain que l'avènement de l'automobile ne fait craindre qu'une diminution de voyageurs transportés et que, pour les marchandises de P.V. — la seule branche rémunératrice du trafic ferré — il soit à prévoir qu'elles suivront les courbes de la crise sans être influencées par la concurrence de la route, lorsque l'adaptation sera faite des Chemins de fer aux exigences modernes, à savoir simplification de la mise en route et de l'arrivée.

Ce qu'il faut éliminer, pour remporter la victoire en matière de transports, ce sont les intervalles entre l'embarquement des marchandises à l'usine et le départ de la gare. Cela est réalisable en supprimant les formalités passées d'âge. Est-il nécessaire, pour expédier des wagons d'un bout à l'autre de la France, de couvrir de grandes feuilles d'annotations variées, en double bien entendu, qui prennent beaucoup de temps, et nécessitent des horaires beaucoup trop larges ? Il y a d'autres systèmes à employer donnant tout autant de sécurité à l'expéditeur et au Réseau. Il ne faut donc pas dire que les Chemins de fer soient condamnés et l'automobile vainqueur. D'autres méthodes s'imposent pour faciliter ce travail : méthodes adaptatrices.

Ce mouvement des échanges détermine la valeur et le prix des denrées et c'est ici qu'intervient, combien gravement, la part de chacun des moyens de transports. On peut classer les différentes questions qui se posent à ce propos comme suit :

1^o Qui transporte la marchandise le meilleur marché ?

2^o Qui lui donne réellement sa valeur ?

3^o Les transports sont-ils une cause de hausse ou de baisse des prix ?

Nous croyons pouvoir répondre ainsi :

C'est la détermination du prix qui tentera le public, réserve bien entendu faite d'un bas prix concédé par un déficit de l'exploitation ;

nous voulons bien dire que deux entreprises travaillant, tous frais payés, doivent taxer le prix afin d'obtenir un bénéfice normal en sus de la rémunération du service rendu. Pour répondre à cette question, il faudrait envisager chaque catégorie de marchandises par un trajet différent. Dans l'ensemble, les Chemins de fer doivent transporter les marchandises à longue distance à un prix inférieur à ceux proposés par l'automobile. La conséquence devrait être que les produits voyageant par fer sont vendus moins cher sur un marché donné. Il n'en est malheureusement pas ainsi pour les petits parcours. L'automobile amène plus rapidement dans les foires régionales les produits alimentaires et les bestiaux, les clients mêmes, et l'on assiste à une divagation des prix au cours d'une même foire, ce qui n'existait pas jadis lorsque tout le monde arrivait en même temps soit par route, soit par fer. Des facteurs nouveaux interviennent dans l'établissement du prix et dans l'offre et la demande, c'est l'élément vitesse, et comme du fait des arrivées successives et non concordantes des différents facteurs de fixation de prix des denrées on assiste à des perturbations que l'on ne connaissait pas autrefois et que l'on cherche à atténuer en arrivant les premiers avec le facteur de l'ignorance.

Les Chemins de fer doivent également compter avec cela et se préoccuper de satisfaire leur clientèle. Ce raisonnement, que nous tenons pour les petits marchés locaux, doit être repris pour l'alimentation des grands centres en matière agricole, commerciale et industrielle. Ce ne sont pas avec des idées administratives exclusives que l'on peut suivre la marche des événements économiques. Il faut posséder une grande connaissance de la psychologie des échanges pour condenser la marche des convois, pour donner satisfaction aux besoins et aux désirs d'une population de plus en plus exigeante de réalisation.

Les prix étant ainsi fixés autrefois par l'existence d'un seul moyen de transport, aujourd'hui par la lutte du rail et de la route, et demain par l'adaptation d'un autre, il nous reste à nous demander si les Chemins de fer peuvent donner une valeur plus grande aux marchandises transportées. Nous le pensons. La conquête de certains marchés peut être faite par l'amélioration des conditions de livraison. On a dit que la valeur pouvait être soit une valeur travail, soit une valeur d'utilité, soit une valeur d'échange. Que l'on envisage ces trois théories, il est certain que le rôle de l'automobile s'est accru du fait que l'automobile a donné de la valeur à des objets qui, autrefois, en avaient ou par trop ou pas assez par suite de la difficulté que l'on avait

à les amener ou à les livrer. Le Chemin de fer avait donc à se préoccuper de la valeur de la marchandise transportée en livrant vite et bien. Donc, nous pouvons dire que si la fonction de l'automobile s'est révélée essentiellement économique, en mettant en relief son importance vis-à-vis de la valeur et des prix de la marchandise échangée, le Chemin de fer, par une politique d'adaptation, peut voir augmenter son rôle. Il pouvait se permettre jusqu'à présent d'être économique parce qu'il existait, alors qu'il lui faut actuellement se préoccuper d'augmenter son influence pour en avoir une, du fait que les automobiles en ont déterminé une notion sensiblement différente. La comparaison entre les deux échelons de valeur oblige le Chemin de fer à se rapprocher de l'automobile ou de la dépasser si possible. L'important est d'envisager une exploitation des Chemins de fer avec des notions non seulement commerciales, mais scientifiques.

§ VI.

INFLUENCE DU CHEMIN DE FER ET DES ROUTES SUR LA RÉPARTITION DES RICHESSES.

L'agent de répartition peut être le travail personnel, l'État, l'entrepreneur, etc. Pour le Chemin de fer, il est la source même de l'activité agricole, commerciale et industrielle. Il permet à chacun de faire valoir son travail. L'automobile dépasse-t-elle le Chemin de fer dans ce domaine ? Nous croyons qu'il est impossible au Chemin de fer de jouer un aussi large rôle que l'automobile dans la répartition des richesses. La notion de propriété se développe avec l'automobile. Propriétaire de son bien, l'individu devient également propriétaire de son moyen de transport, il cesse d'alimenter une catégorie d'activités nationales qui se reportent dans un autre domaine. L'automobile multiplie l'entreprise privée soit d'exploitation, soit d'entretien. Elle diminue la participation des individus comme actionnaires des grandes exploitations publiques. Elle isole l'homme de son voisin et le rend moins altruiste. Par contre, elle ranime la vie dans un pays jusque là abandonné ; elle décongestionne les grands centres, éparpille les salariés, détruit la concentration industrielle et commerciale. Ce n'est qu'un point de vue, car d'un autre côté il se reforme une nouvelle puissance de concentration qui est la grande marque d'automobile. Est-elle plus souhaitable pour le mode de répartition de revenus ? Nous ne pouvons répondre à cette question, estimant que le rôle du

Chemin de fer en l'espèce est secondaire, alors que l'automobile agit de façon capitale. Le Chemin de fer est une source de richesse certaine, l'automobile est un agent de désorganisation sociale et de gaspillage privé. Aux Chemins de fer de reprendre leur place en régularisant le mouvement des échanges. Il est évident qu'une bonne économie comporte de grands régulateurs peu nombreux et non une foule d'individus fantaisistes.

En résumé, le vaste problème posé au Chemin de fer par suite de l'apparition de l'automobile est d'une complexité qui peut déconcerter. Mais, bien que toutes les conséquences économiques de cette dualité de moyens de transport ne soit pas encore dégagées, on peut dire que, dans la production, la voie ferrée et la route ont leur rôle déterminé permettant de vivre en paix, selon les principes de la concurrence : que la concentration dans les transports doit être le fait des Chemins de fer, mais non de l'automobile ; que les voyageurs fréquenteront aussi bien la route que la voie ferrée selon les désirs de l'heure ; qu'en ce qui concerne, les marchandises, la voie ferrée doit en conserver la majeure partie du trafic en améliorant leur valeur économique ; que les échanges de la valeur et des prix sont conditionnés pour les Chemins de fer par l'amélioration de leur rendement nettement insuffisant, et qu'enfin l'organisation économique a tout à gagner en conservant intacte et dans les cadres actuels, que nous avons tracés, la force économique de grands réseaux constituant les grandes voies de chaque région économique.

Au terme de ce chapitre, fixant les différents aspects du rail et de la route afin d'en déduire pour un Réseau les lignes directrices, nous pouvons dire que les Chemins de fer occupent une place encore prépondérante dans les moyens de transports. Reconnaissons qu'il y a quelque vingt ans, il était le monarque absolu, il ne l'est plus, mais cela ne veut pas dire qu'il n'est plus rien. Au point de vue politique, sa place est encore de premier ordre, au point de vue social il demeure le moyen de communication de presque tous les citoyens dont un quart seulement le double par l'automobile sans l'avoir complètement abandonné ; on peut même dire que dans l'avenir ils y reviendront ; au point de vue financier et économique, son importance n'a pas diminué, mais réclame seulement d'être adaptée aux conditions nouvelles sans pour cela perdre de place. Une crise telle que celle que nous subissons nous masque peut être la simplicité du problème. Ne

nous égarons point dans la brume, amputons seulement ce qui est devenu inutile, pour conserver le nécessaire, créer l'essentiel, que l'on ne dégage peut-être pas bien encore. De même que sur un arbre vigoureux il faut abattre les branches mortes qui font croire au dépérissement, sacrifions sans regret ce que la sève a abandonné pour que l'activité se reporte où il le faut. Supprimons les petites lignes, renforçons l'activité des grandes, laissons à l'automobile les trafics locaux qui, directement ou indirectement, canaliseront vers les grands centres les voyageurs et marchandises qui doivent être acheminés vite et loin et, qu'actuellement encore désemparés, hésitent à partir. Une fois la crise passée, nous ne sommes pas loin de penser que si les chiffres totaux de kilomètres, de tonnes et de voyageurs sont inférieurs, le coefficient d'exploitation sera supérieur, ce qui est l'essentiel. L'illusion des chiffres et la folie de leur accroissement est une chimère creuse ; abandonnons la manie des totaux impressionnants, attachons-nous à obtenir une puissance considérable et vaste des transports par voie ferrée.

CHAPITRE IV.

L'intrusion de l'Automobile sur le Réseau du Nord.

La question doit être envisagée sous deux formes, d'abord la circulation des automobiles des particuliers et des entreprises privées, ensuite celle dépendant du Réseau du Nord.

§ I.

CIRCULATION DES AUTOMOBILES DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES PRIVÉES.

Le Réseau du Nord couvre à peu près une superficie de 30.000 km², soit le 1/18 de celle de la France. Il dessert les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme, de l'Oise, et une partie de la Seine, Seine-et-Oise, Seine-Inférieure et des Ardennes, soit cinq entiers et quatre pour partie. La population, qui dépend de ce Réseau, est d'environ 7.000.000 d'habitants, à laquelle on peut adjoindre 2.000.000 de parisiens (y compris les banlieusards). Le réseau routier qui s'insinue entre Rouen, Calais, Hirson et Paris comprend les routes nationales N^{os} 1, 16, 17, 2, 28, 25, 30, 30 à 40, 40 à 50, soit 7.000 km. environ de routes nationales auxquelles on adjoint une centaine de mille de kilomètres de routes nationales secondaires (classées en 1930/31) routes départementales, chemins de grande communication, d'intérêt commun, de vicinaux ordinaires et de rues. C'est dans cette région que l'automobile s'est développée le plus rapidement en France car, si nous considérons la période de 1900 à 1914 pour les cinq départements entièrement compris, on relève un nombre de colliers sensiblement égal, jusqu'en 1900 et ensuite un développement du nombre des autos.

Cet accroissement, qui permet de supposer que chaque année la circulation routière s'est accrue régulièrement, amène à conclure que le mouvement des voyageurs par Chemins de fer s'est développé parallèlement. Les 7.000.000 d'habitants de notre Région ont passé alternativement des transports automobiles aux transports par Chemin de fer. Parcourant sans doute pour un tiers les routes, ils

aboutissent hypothétiquement, en 1931, à parcourir 10.000.000.000 de kilomètres, alors qu'en Chemin de fer cette même population en couvre 8.000.000.000. On fait donc aujourd'hui 18.000.000.000 alors qu'en 1913 on en faisait à peine la moitié. Pour les marchandises, la circulation routière est absolument impossible à déterminer. Nous avons, cependant, calculé hypothétiquement, qu'en 1913, 3.000 camions transportaient une moyenne de 1 tonne de marchandises par semaine, d'après la méthode d'observations, soit 52 tonnes par an $\times 3.000 = 156.000$ tonnes.

En 1931, le nombre des camions est passé à 100.000 et à 1 tonne par jour, soit 100.000 tonnes par jour $\times$ par 300 jours ouvrables, soit 30.000.000 de tonnes. Pour supposer ce raisonnement, on pourrait relever le trafic de 10 points à 10 autres points, ce qui a été fait par les Ponts et Chaussées en 1930.

Il est évident que ce n'est que par à peu près que l'on peut arriver à une évaluation de ces transports, mais plus on ira, plus on dressera des statistiques sérieuses aux points de passage principaux. Il est un fait certain qu'en trente ans, le mouvement des routes s'est accru sur le Réseau du Nord dans la proportion de 1 à 100 et que 50 % de ce trafic a servi à augmenter le trafic ferroviaire du Réseau. Combien de marchandises n'auraient jamais été envoyées par Chemin de fer si l'automobile ne les avait amenées à la gare. Combien de voyageurs auraient hésité à faire un voyage de Lille à Paris ou d'autres points si l'automobile familiale ou le service d'entreprise privée ne leur avaient permis d'accéder à une station commode ? L'automobile s'est beaucoup plus substituée au Chemin de fer d'intérêt local qu'au Chemin de fer d'intérêt général.

§ II.

LES SERVICES AUTOMOBILES DU CHEMIN DE FER DU NORD.

En 1925, M. Marcel PORTE écrivait dans la Revue d'Économie Politique, page 519, que la loi du 21 Août 1923 qui avait modifié le mode et les conditions d'attribution de subventions de l'État aux services automobiles permettrait, sans doute, à ceux-ci de prendre toute l'extension désirable et de se substituer aux lignes de Chemins de fer à voie étroite (11.500 km.) et aux tramways (10.000 km.) avec services de marchandises P.V. dont beaucoup ne correspondent pas à des besoins réels et sont restés improductifs.

En 1922, la France n'avait encore que 11.500 km. de voies desservies par les transports automobiles contre 22.000 en Italie. L'auteur posait la question de savoir si l'on ne devait pas créer des routes spéciales pour automobiles comme en Italie, et il estimait que seulement dans la Région du Nord cela serait possible, le trafic étant intense alors que dans les autres régions, les routes actuelles bien entretenues suffiraient au trafic.

En 1928, M. Marcel PORTE constatait ainsi le trafic de l'automobile :

« Le développement de l'automobile ne pouvait manquer d'avoir une répercussion sur les recettes des voies ferrées. Pour les transports de voyageurs, l'automobile particulière devient économiquement avantageuse à partir de 3 ou 4 voyageurs. Elle est encore commode pour le voyageur isolé. Enfin, les transports automobiles en commun enlèvent de leur côté du trafic voyageurs surtout aux petites lignes ».

Ce projet — qui menace tout particulièrement le Réseau du Nord — n'a pas eu jusqu'à présent de réalisation. On peut cependant penser qu'il fera son chemin et que deux grandes artères autostrades partiront de Paris pour aller à Calais et à Lille. Devons-nous nous en inquiéter ? Il faut toujours observer, avec attention, une mesure de ce genre, mais nous croyons qu'une grande ligne bien desservie par les express et rapides gardera sa suprématie, surtout dans une région où la mauvaise saison est plus longue.

Ce n'est qu'en 1928 que remonte le point de départ de l'activité effective du Réseau du Nord en matière automobile et, c'est le 10 Octobre de la même année, que le circuit Arras-St-Quentin est créé. Ce service, qui ne peut doubler aucune ligne directe de la Compagnie du Nord, passe par Bapaume, Péronne. Le trajet qui, par Chemin de fer, dure une journée, se fait maintenant en trois heures et permet d'aller et de revenir dans la même journée entre les deux villes.

Au 31 Décembre 1929, la Société de Transports Auxiliaires de la Région du Nord (S.T.A.R.N.) filiale du Réseau du Nord, comptait 29 lignes représentant un développement de 1.210 kilomètres.

Les parcours kilométriques s'étaient élevés à 1.387.500 kilomètres et le nombre de voyageurs transportés atteignait 717.497.

Le matériel roulant groupait 55 voitures à voyageurs et une camionnette, chiffres suffisamment édifiants pour démontrer l'étroite collaboration du rail et de la route sur le Réseau du Nord, et les efforts de la S.T.A.R.N. dans ce domaine.

« Nous comptons, dans l'avenir, développer notre activité suivant la ligne de conduite qui a été jusqu'ici la nôtre, disait le 2 Juin 1930 le Rapporteur du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale ordinaire des actionnaires, et qui consiste à répondre, avant tout, aux besoins de nos associés soit qu'ils nous demandent d'assurer, pour leur propre compte certains services de remplacement temporaire ou permanent de trains, soit qu'ils s'agisse d'exploiter des lignes constituant pour eux des affluents du trafic ».

Au cours de l'exercice 1930-1931, la S.T.A.R.N. a continué à développer son activité : 12 lignes nouvelles représentant 439 kilomètres, ont été mises en exploitation.

Alors que dans le précédent exercice, qui avait duré exactement 14 mois et 20 jours, les autocars S.T.A.R.N. avaient parcouru 1.387.500 km. et transporté 717.497 voyageurs, dans les 12 mois de l'exercice 1930, le matériel couvrait 2.141.000 kilomètres, soit plus de 6.000 kilomètres par jour, et transportait 1.230.000 voyageurs.

Au 31 Décembre 1930, le Réseau routier de la Compagnie du Nord comportait 36 lignes et un développement de 1.500 kilomètres. Le parc des voitures comportait 87 véhicules à voyageurs, 3 de service, 2 camionnettes, soit 37 unités de plus qu'à la clôture du précédent exercice.

D'autre part, pendant la saison balnéaire, le nombre de kilomètres parcourus par jour a dépassé 7.000 kilomètres. Ces chiffres, très encourageants, représentent un accroissement de trafic de 54,3 % pour les distances et de 71,4 % pour les voyageurs transportés. La recette kilométrique a atteint 3 fr. 34 pour un prix de revient de 2 fr. 72, amortissement non compris.

Ce qui fait une recette de.....	7.156.940 fr.
Pour une dépense de.....	5.733.520 fr.
L'achat des 92 voitures étant en moyenne de	48.000 fr. chaque,
nous avons	4.416.000 fr. soit un

amortissement d'un million par an, le déficit est donc inexistant si l'on envisage le total des recettes.

Il ne faut donc point médire de ces lignes automobiles qui apparaissent, à priori, relativement peu productives, mais n'oublions pas qu'elles doublent ou remplacent des lignes d'intérêt local qui ne faisaient pas leurs affaires. Elles collaborent, au contraire, à l'amélioration du Réseau ferré en ce sens qu'elles diminuent le nombre

de trains sur les voies secondaires et quelles amènent plus certainement le public aux gares du Réseau du Nord.

Examinons les lignes automobiles créées, la durée du trajet de chacune d'elles, ainsi que leur fréquence :

1. Grisy-les-Plâtres à Pontoise en 40 mn., 2 services réguliers par jour.
2. Senlis à Chantilly, en 27 mn., 6 services réguliers par jour.
3. Chantilly à Persan-Beaumont, en 60 mn., 2 services réguliers par jour.
4. Fleurines à Montataire par Creil, en 55 mn., 2 services réguliers par jour.
5. Verberie à Creil et Nogent-sur-Oise, en 1 h. 35, tri hebdomadaire.
6. Senlis à Compiègne, en 1 h. 20, 2 services réguliers par jour.
7. Crépy-en-Valois à Meaux, en 1 h. 46, 1 service régulier par jour.
8. Circuit d'été à la forêt d'Ermenonville, en 3 h. 20.
9. Rozoy en Multien à Betz, 18 mn., 2 services réguliers par jour.
10. Circuit Crépy-Fresnoy-Feigneux, en 56 mn., Hebdomadaire.
11. Crépy à Compiègne par Morienvall, en 1 h. 10, 5 fois par semaine.
12. Villers-Cotterêts à Vez, en 15 mn., 2 services journaliers.
13. Compiègne à Soissons (touristique) (forêt de Compiègne-Blérancourt).
14. Coucy-Soissons, en 1 h. 12, 1 service journalier.
15. Coucy-le-Chateau-Vic-sur-Aisne-Villers-Cotterêts, en 2 h., 1 service journalier.
16. Circuits en autocars au départ de la gare de Compiègne, Pierrefonds, Rethonde (Armistice), Soissons, Moulin de Laffaux, Chemin des Dames, Coucy-le-Chateau, Blérancourt.
17. Circuit automobile des Champs de Bataille de la région de Laon, La Malmaison, le Chemin des Dames, Le Plateau de Craonne, Le Plateau de Marchais, Notre-Dame de Liesse.
18. Laon à Rozoy-sur-Serre, en 1 h. 35, bi hebdomadaire.
19. Arras à St-Quentin par Boyelles, en 2 h. 50, tous les jours, sauf le vendredi.
20. Bapaume à Cambrai et Arras, en 2 h. 32, 1 et 2 services par jour, sauf le vendredi.
21. Bapaume-Arras (par Croisilles), en 1 h. 10, 2 services sauf le vendredi.
22. Lillers-Arras, en 1 h. 57, 2 services par jour.
23. Arras à St-Pol, en 1 h., 1 service par jour.
24. Circuit des Champs de Bataille de l'Artois.

25. Lens à Billy-Montigny, en 25 mn., 8 services par jour.
26. Lille-Carvin-Lens, en 1 h., 9 services par jour.
27. Lille-Billy-Berclau, en 1 h. 12, 2 services par semaine.
28. Bruay à Béthune et Lille, en 1 h. 20, 2 services par jour.
29. 1 Béthune-Chocques-Auchel-Bruay-Béthune, en 2 h., 4 services réguliers par jour.
2 Béthune-Bruay-Auchel-Chocques-Béthune, en 1 h. 30, 4 services réguliers par jour.
30. Béthune-Nœux-Barlin-Bruay-Béthune, en 1 h. 35, 4 services réguliers par jour.
31. St-Omer à Hazebrouck - Aire-sur-la-Lys - Lillers, en 2 h. 58, Irrégulier.
32. Dunkerque-Arras, en 3 h. 40, 1 service par jour.
33. Calais-Dunkerque (prolongé à La Panne en été), en 1 h. 25, 5 services par jour.
34. Boulogne à Calais, en 1 h. 25, 5 services par jour.
35. Calais à Sangatte, en 25 mn., 3 services par jour.
36. Wimille-Wimereux à Ambleteuse et Audresselles. Services d'été
37. Boulogne à Hardelot-Plage. seulement.
38. Boulogne-Maritime-Le Touquet.
39. Rang-du-Fliers-Merlimont-Plage.
40. Le Tréport-Mers-Onival.
41. Beauvais à Rouen, en 3 h. 17. Ne fonctionne pas certains jours de la semaine.
42. Circuit du marché de Gournay, en 1 h. 40. Le Mardi seulement.
43. Aulnoye à Pont-sur-Sambre, Bavay, Taisnières, en 1 h. 32, service suspendu le mardi.

Les lignes de la Société de Transports Automobiles de la Somme (S.T.A.S.) ne sont pas une filiale du Chemin de fer du Nord, mais une entente est intervenue entre cette Société et le Réseau du Nord aux termes de laquelle les deux Compagnies s'envoient des clients. D'ailleurs, la S.T.A.S. a continué l'exploitation des lignes ferrées de la Société des Transports départementaux de la Somme dont quelques-unes existent encore.

1. Le Tréport à Abbeville.
2. Crécy au Crotoy.
3. Gamaches à Abbeville.
4. Blangy à Abbeville.
5. Hornoy à Abbeville (par Oisemont).

6. Hornoy à Abbeville (par Airaines).
7. Bernaville à Abbeville.
8. Auxi-le-Chateau à Amiens.
9. Doullens à Amiens.
10. Acheux à Amiens (par Beauquesne).
11. Acheux à Amiens (par Villers-Bocage).
12. Acheux à Amiens (par Pont-Noyelles).
13. Acheux à Amiens (par Senlis et Baisieux).
14. Acheux à Amiens (par Harponville St-Gratien).
15. Breteuil à Amiens (par Bourneuil).
16. Breteuil à Amiens (par Hallivillers).
17. Montdidier à Amiens (par Quiry-le-Sec).
18. Montdidier à Amiens (par Grivesnes).
19. Roye à Amiens.
20. Fins à Amiens.

Tarif voyageurs : 0 fr. 30 au kilomètre.

L'examen du tracé de ces circuits montre, qu'en dehors de la suppression des voies d'intérêt local, toutes ces lignes automobiles ont pour but d'augmenter soit la circulation du Réseau du Nord, soit celle des voyageurs résidant dans une région sans communication par fer. Une ligne automobile qui fait double emploi avec une voie ferrée importante desservie sur un trajet assez long par des trains rapides, n'est pas fréquentée et est appelée à disparaître à moins qu'elle n'ait un intérêt postal.

Les avantages accordés aux voyageurs du Chemin de fer du Nord qui empruntent les autobus de la S.T.A.R.N. sont assez nombreux ; qu'il suffise de citer :

1. Réduction de 40 % sur les trajets en Chemin de fer (Tarif V. 5.105, titre IV, Chapitre 7).
2. Location de places sans supplément de prix.
3. Facilités diverses pour le transport des bagages.

Pour leurs excursions dans la région desservie par le Réseau du Nord, les groupes de touristes ont tout intérêt à s'adresser à la S.T.A.R.N., 22, rue de Dunkerque à Paris, qui possède, dans ses divers centres, des voitures rapides et confortables. Pour rejoindre le point de départ de l'excursion, les voyageurs faisant partie du groupe, peuvent partir isolément d'une gare quelconque du Réseau du Nord. Ils sont munis, par les services intéressés, sur demande présentée par

l'organisation au moins 10 jours avant la date de l'excursion, de coupons spéciaux indiquant la date et le point de départ de l'excursion sur le vu desquels les gares peuvent délivrer les billets aller et retour comportant une réduction de 40 % sur le prix de deux billets simples (tarif V 5.105, titre IV, chapitre 7). Ces billets sont valables dans les trains rapides et express dans les mêmes conditions que les billets ordinaires.

§ III.

LE TOURISME DANS LE NORD.

L'élément tourisme en effet n'est pas à négliger même sur un Réseau comme le Nord. Certes, les régions montagneuses et méridionales sont plus célèbres et attirent les amateurs de vacances et de distractions. Cependant, les voyages d'agrément ont subi, eux aussi, un développement qui s'étend à des domaines d'un ordre infiniment varié. La curiosité de la population — sous l'influence d'une propagande éclairée et d'une instruction plus étendue — recherche dans toutes les régions ce qu'il y a à voir. Ce n'est plus un site classique qui retient exclusivement l'attention du voyageur ; autrefois, on ne pensait au Réseau du Nord, quant au tourisme, qu'à quelques villes, aux monuments historiques : Amiens, Beauvais et Laon pour leur cathédrale ; Le Touquet-Paris-Plage, Le Tréport, Malo-les-Bains, pour leurs plages, et Chantilly, Compiègne et Pierrefonds pour leurs châteaux. Quelques milliers de voyageurs prenaient les trains du Nord pour visiter ces coins réputés soit en se rendant en Belgique, soit en utilisant la période de vacances. L'automobile a changé cette façon de voir. On a déjà commencé à découvrir que la région du Nord était aussi fertile en émotions touristiques. D'abord, après la Grande Guerre, les pèlerinages aux champs de bataille ont déterminé un grand courant de circulation. Quoique bien diminué, depuis qu'il n'en reste plus que de faibles parties intactes de l'ancien front, un mouvement de voyageurs existera encore longtemps vers les anciennes régions dévastées. C'est qu'en effet, on s'est rendu compte en parcourant les collines des Flandres, le sol d'Artois, le Chemin des Dames, les forêts de l'Aisne et des Ardennes, que ces pays, outre les souvenirs historiques et pieux qu'ils évoquent, recèlent un pittoresque — s'il n'est point grandiose — délicat et charmant.

Le Parisien, le Lillois, l'habitant du Nord et du Pas-de-Calais, par

exemple, qui constituent une masse d'environ neuf millions de personnes, dont un cinquième peut se déplacer, sont immédiatement aptes à se répandre à travers les campagnes comprises entre la Mer et le Réseau de l'Est. On ne séjourne plus aussi longtemps dans une ville ou une station balnéaire ; on rayonne et chacun, selon son goût, cherche à satisfaire ses désirs : l'archéologue se rendra à Noyon, Rue, Saint-Omer, Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Douai, Corbie, Coucy-le-Chateau, Soissons, St-Riquier, St-Amand-les-Eaux, pour y visiter les églises : les abbayes de Longpont, d'Ourscamps, de St-Germer, de Valoire, de Prémontre, capteront l'attention des chercheurs. Les châteaux féodaux et de la Renaissance, les vieux remparts de Bergues, de Gravelines, du Quesnoy, de Rocroy, de Maubeuge (1), auront le don d'émouvoir les amateurs d'histoire du XVII^e siècle. Les beffrois d'Arras, de Douai, de Béthune (incendié en 1918, reconstruit en 1928) frapperont d'admiration des passagers. Les ensembles délicieux des cités du Nord soutiendront la concurrence des villes des autres parties de la France. Les musées de Boulogne, de Lille, de Valenciennes, de Compiègne, appelleront les artistes et les intellectuels. Enfin, des forêts avenantes et inattendues surprendront le voyageur se rendant de ville en ville que ce soit dans le Boulonnais, les Flandres, le Laonnois et la vallée de la Meuse. Même les vastes horizons de plaines de Santerre, de St-Quentin et de Picardie, adouciront le passage d'un cycle à l'autre, le pérégrin qui aime se reposer les yeux et l'esprit.

Il n'est donc pas vain de proposer, à ceux qui cherchent des buts d'excursions, les zones desservies par le Chemin de fer du Nord. Il est vrai que celui-ci n'a pas à espérer autant, comme certains Réseaux, une foule de visiteurs. En effet, les distances parcourues sont facilement accessibles à un automobiliste désireux de ne pas trop se fatiguer ou disposant d'un bref délai. Mais, indirectement, la Compagnie du Nord en profite. Celle-ci doit pourvoir aux marchandises nécessitées par le déplacement. De plus, les caravanes pédestres et les cyclistes emprunteront encore le Chemin de fer. Enfin, par ses systèmes combinés de tarifs (V. 5, Titre IV, Chapitre 7), le Réseau dont il s'agit a multiplié les facilités d'emprunt de ses Chemins de fer et des autocars de sa filiale : la S.T.A.R.N.

(1) Nous apprenons avec stupéfaction qu'on vient de décider, courant Février 1932, de démolir les remparts de Vauban, que restera-t-il aux villes du Nord, si on leur enlève ce qui faisait leur charme ?

En effet, aux termes du tarif intérieur V. 5, Titre IV, Chapitre 7, le Chemin de fer du Nord émet des billets spéciaux qui permettent de rejoindre les services automobiles repris au dit tarif et de les quitter pour revenir au point de départ. Ils sont délivrés en toutes classes, pour toutes les gares, stations et haltes du Réseau, pendant la période de fonctionnement des services, dont il s'agit, sur le vu des coupons valables en autocar du point terminus du trajet aller du billet de Chemin de fer au point de départ du trajet retour de ce billet.

Les prix des billets — qui sont délivrés sous condition d'un parcours total en Chemin de fer de 50 km. au minimum (ou taxé pour cette distance) — comportent pour chacun des trajets d'aller et de retour une réduction de 40 % sur les prix des billets simples.

Les enfants de 3 à 7 ans paient la moitié des prix ainsi fixés.

Le Réseau du Nord a tellement compris cette question touristique qu'il s'est rapproché des Syndicats d'Initiatives et, par une propagande intelligente et bien comprise, il a drainé un important courant de voyageurs.

C'est ainsi qu'il a organisé, en étroite collaboration avec sa filiale, des excursions automobiles au Château de Chantilly, aux Champs de Bataille de l'Artois (Notre-Dame de Lorette, coût 12 fr. aller et retour au départ de la gare d'Arras), de Laon, aux stations balnéaires de Dunkerque au Tréport, toutes en correspondance avec ses lignes principales.

De gentilles brochures artistiques, luxueusement éditées, présentent aux amateurs — sous les aspects les plus captivants — l'intérêt d'une promenade dans l'Ile de France, le Valois, la Picardie, le Cambrésis, le Beauvaisis, les Ports et les Plages du Nord.

Le résultat est encourageant, car, depuis ces dernières années, le trafic de voyageurs touristes, jadis inexistant, est devenu, pendant la belle saison, digne d'intérêt et mérite que l'on s'y arrête. C'est ce qu'a si bien compris M. LÉVY, Chef Adjoint de l'Exploitation chargé des Services Commerciaux, quand il a fait mettre en application sur notre Réseau le chapitre 7 du titre III du tarif intérieur V. 6, dont il est le créateur.

Aux termes de ce tarif, des billets d'aller et retour individuels de fin de semaine, sont délivrés en toutes classes, d'une part, pendant la saison d'été pour la campagne, d'autre part également pendant la belle saison pour la mer.

Les premiers sont émis du dimanche des Rameaux au dernier dimanche d'Octobre.

Les uns et les autres sont délivrés sous condition d'un parcours total — (retour compris) — de 50 kilomètres au minimum (ou taxé pour cette distance). Ils comportent pour chacun des trajets d'aller et de retour une réduction de 40 % sur les prix des billets simples. Toutefois, pour les titulaires de billets de bains de mer, il est accordé aux voyageurs qui prennent leurs tickets à l'avance une réduction complémentaire de 10 % sur les prix précédents.

Les billets de la saison d'été pour la campagne sont valables le dimanche (ou jour de fête légale). Lorsque le dimanche est précédé ou suivi d'un jour de fête légale, ils sont valables, dans le premier cas, du samedi matin au dimanche à 24 h., dans le second cas du dimanche matin au lundi à 24 h. ; mais le coupon d'aller doit être utilisé au départ, à la date qui y est portée. La durée de validité des billets ne peut être prolongée.

Les billets pour la mer sont valables à partir du samedi matin (ou matin de la veille d'un jour de fête légale) jusqu'au lundi (ou lendemain d'un jour de fête légale) à 24 heures. Lorsque le samedi est un jour de fête légale, les billets sont valables à partir du vendredi matin. Lorsque le lundi est un jour de fête légale, les billets sont valables jusqu'au mardi à 24 heures. Toutefois, le voyage ne peut être commencé :

— à l'aller, le dernier jour, de la validité définie ci-dessus.

— au retour, le premier jour, d^o d^o

Le coupon d'aller doit être utilisé, au départ, à la date qui y est portée. Le voyageur, porteur d'un coupon de retour, est admis dans les trains partant de la gare de retour, ou d'une gare d'arrêt avant 24 heures le dernier jour de la validité, même si ces trains arrivent à la gare initiale de départ après 24 heures.

Tous ces billets à prix réduits, et à validité prolongée, ont contribué à l'essor du Réseau du Nord dans le domaine touristique. Là encore nous trouvons une caractéristique de la nouvelle adaptation du Chemin de fer à la situation actuelle : utiliser les grandes artères ferroviaires à la circulation locale.

CONCLUSION.

Dans le travail que nous venons de terminer, nous n'avons pas essayé de décrire à fond le Réseau du Nord. Cela a déjà été fait et récemment l'ouvrage de M. PONDEVEAUX fournissait une documentation complète sur les diverses formes d'activité du Réseau. Ce que nous avons tenté d'atteindre, c'est de mettre en évidence les aspects variés qui prêtent actuellement à la discussion, et d'en faire une étude critique.

En effet, les perturbations d'ordre politique, social, monétaire, financier, la crise économique et la concurrence automobile ont placé le Chemin de fer dans une situation délicate. Un état d'esprit, très compréhensible, s'est formé chez nos contemporains ; on estime que ce mode de transport ne peut vivre sans déficit et que son utilité a perdu de l'importance ; on va même jusqu'à prévoir sa disparition progressive à moins qu'au prix de sacrifices financiers considérables on puisse le soutenir contre vents et marées. De là, à conclure à la politique de charité, d'indifférence ou du renoncement il n'y a qu'un pas ; on l'a fait. Les uns, partisans de solutions radicales, ont préconisé la suppression de la plupart des lignes n'ayant pas un trafic considérable, les autres ont souhaité que, puisque les Chemins de fer ne pouvaient pas vivre, il fallait que l'État les soutînt financièrement et les protégeât légalement.

Nous avons voulu rechercher si de pareilles théories correspondaient à la réalité et notre examen nous a conduit à relever l'importance des principales manifestations d'activité d'un Réseau dans le cadre régional et national. Le passé nous a fait revivre des crises identiques à celles que nous subissons. Nous savons qu'elles disparaissent comme elles sont venues, qu'elles ne sont point éternelles et qu'il n'y a rien de plus dangereux que d'édifier des prévisions, des programmes d'après les événements présents. Il convient seulement de prendre des mesures efficaces pour atténuer un dommage, mais il faut encore plus s'adapter à l'évolution d'un système d'après les exemples et les expériences des années révolues tout en faisant la part de l'inconnu qui est l'avenir.

Pour le Réseau du Nord, il nous est donc apparu qu'une histoire, aussi glorieuse, ne devait se terminer par une disparition catastrophique ; cela ne pouvait suffire quand même à nous rassurer et nous laisser envisager les années futures avec confiance. Aussi, avons-nous dû nous préoccuper d'estimer la valeur réelle de l'instrument qu'est le Réseau du Nord et de sa place effective. Il nous a été facile de mettre en lumière qu'un organisme de Chemin de fer jouait notamment pour la Compagnie du Nord un rôle capital dans les divers domaines de l'activité du Nord de la France. Point n'est besoin de défendre le Chemin de fer du Nord. Il n'est inculpé ni de fautes graves et n'a pas à craindre « la condamnation à mort ». Mais il était utile de préciser ce qui existe, — ce que l'on néglige trop souvent — quand on prétend rabaisser les fonctions du rail.

Supposer que l'équilibre financier d'un Réseau est impossible, tout en maintenant les avantages acquis au personnel et aux voyageurs, aboutit seulement à démontrer un état de faiblesse contre lequel il faut réagir. Or, nous avons vu où était le mal. Nous avons cité les remèdes que de plus compétents que nous ont indiqués. Qu'on ne vienne pas dire que l'exploitation des Chemins de fer avec bénéfices est irréalisable en se refusant à faire le nécessaire pour guérir le mal. S'il subsiste, avouons que chacun de nous, transporteurs et transportés, en sommes responsables et ne nous plaignons plus.

Nous conservons, cependant, la certitude, nous remémorant les redressements fréquents dont notre Pays a fait preuve en maintes circonstances, que du pire sortira le meilleur ; qu'à l'incompréhension totale du problème d'équilibre financier des Chemins de fer succèdera une politique de bon sens à laquelle chacun participera par des sacrifices supportés en commun. D'ailleurs, pour aider dans cet acte de courage, les gouvernants, les voyageurs et le personnel, les événements seront là pour imposer leur volonté implacable. Il est peu à espérer de sacrifices collectifs volontaires, mais il est beaucoup à compter de l'intervention efficace des réalités.

Enfin, il nous restait à inventorier l'activité du Réseau du Nord dans le domaine économique. Nous plaçant à des époques différentes et dans des sphères variées, nous avons pu constater que, si les dix dernières années nous avaient grisés d'augmentation de trafic et de chiffres, la circulation sur le Réseau du Nord était supérieure à celle d'avant guerre, malgré les dépressions actuelles et l'importante concurrence automobile.

Nous en arrivons donc à conclure, réunissant les nombreuses objections et inconvénients, que nous avons relevés au cours de notre étude, que le bon fonctionnement d'un Réseau, tel que le Nord, est :

1^o Une question d'adaptation aux nouvelles circonstances imposées par l'évolution des modes de transports ;

2^o Un équilibre financier obtenu rigoureusement en tenant compte des intérêts politiques du pays, des intérêts sociaux de la classe ouvrière, des intérêts financiers de l'État, des Actionnaires, de l'intérêt des usagers, des intérêts de l'économie régionale et nationale, et enfin de la psychologie de toute entreprise, à savoir que, pour progresser, il lui faut poursuivre un but intéressé, pécuniaire ou moral.

Nous ne nous dissimulons pas la complexité du problème, mais nous ne croyons pas que ce soit une tâche surhumaine de concilier tous ces éléments, puisqu'ils concourent à une juste répartition des charges et des avantages, donnant ainsi indirectement satisfaction aux particuliers. Si l'égoïsme individuel se refuse à comprendre la portée générale d'une telle politique, à ceux qui sont nos Chefs d'imposer les mesures nécessaires, par la force de leur conscience, sans se soucier de l'impopularité qui est la récompense ordinaire de ceux qui s'astreignent à servir avec dévouement le bien public.

Il se trouve à la tête du Réseau du Nord, heureusement, des hommes de valeur qui, placés au poste de commande, acceptent la rançon d'une telle gageure.....

VU

ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLÉTY

VU :

Le Président de Thèse,

ROGER PICARD

VU :

Le Doyen de la Faculté de Droit,

BERTHÉLEMY

TABLEAU A

RÉPERTOIRE DES LIGNES

DANS L'ORDRE CHRONOLOGIQUE

N ^o d'ordre	DATE de concession	LIGNES	SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE	DATE d'incorporation définitive à la Cie du Chemin de fer du Nord
LIGNES CONCÉDÉES de 1836 à 1860.				
1	1836	Villers-Cotterêts à Port-aux-Perches	M. Charpentier	1857
2	1844	Amiens à Boulogne.....	Cie du Chemin de fer d'Amiens à Boulogne.....	1851(1)
3	1845	Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes.....	Nord.	
4	1845	Lille à Calais et à Dunkerque.		
5	1845	Creil à St-Quentin	Cie du Chemin de fer de Creil à St-Quentin	1847(2)
6	1852	St-Quentin à Erquelines.....	Nord	
7	1852	Tergnier à Laon et à Reims (3)....		
8	1853	Creil à Beauvais.....	Cie du Chemin de fer des Ardennes et de l'Oise	1857(4)
9	1853	Busigny à Somain		
10	1853	St-Denis à Creil par Chantilly		
11	1854	Hautmont à la frontière belge par Feignies	Nord.	
12	1854	Noyelles à St-Valéry-sur-Somme...		
13	1855	Docks de St-Ouen à la Petite Ceinture	Cie du Chemin de fer et des Docks de St-Ouen.....	1873(5)
14	1857	Paris à Soissons.....		
15	1857	Boulogne à Calais		
16	1857	Amiens à Tergnier.....		
17	1857	Arras, Lens, Hazebrouck et Le Forest	Nord	
18	1857	Chantilly à Senlis		
19	1857	Pontoise à St-Ouen-l'Aumône		
20	1857	Ermont à Argenteuil.....		
21	1857	Rouen à Amiens et à Clères		
22	1859	Embranchement de Ferrière-la-Grande	Etablissements métallurgiques de Ferrière-la-Grande.....	1890(6)
23	1859	Violaines à Bully-Grenay.....	Cie des Mines de Béthune.....	1875(7)

(1) A fusionné avec la Cie du Nord en 1851 (Traité du 9 Juillet 1851 ratifié par décret du 19 Février 1852).

(2) Avait la même administration que la Cie du Nord. A fusionné en 1847.

(3) Le tronçon de Laon à Reims a été rétrocédé en 1857 à la Cie des Ardennes et de l'Oise.

(4) En échange de la ligne de Laon à Reims, la Cie des Ardennes et de l'Oise a cédé à la Cie du Nord, en 1857, la ligne de Creil à Beauvais.

(5) A fusionné avec la Cie du Nord par un traité du 21 Mars 1873 approuvé par un décret du 21 Novembre 1873.

(6) Cédé ensuite au Nord-Est, repris par la Cie du Nord. A été incorporé dans la ligne de Maubeuge à Fourmies.

(7) Cie des Mines de Béthune devenue en 1865 la Cie de Lille à Bully-Grenay. — L'exploitation de la ligne fut rétrocédée en 1876 par la Cie du Nord aux Mines de Béthune contre une rente de 87.000 fr. payable jusqu'à expiration de la concession.

N ^o d'ordre	DATE de concession	LIGNES	SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE	DATE d'incorporation définitive à la Cie du Chemin de fer du Nord
LIGNES CONCÉDÉES de 1860 à 1883.				
24	1861	Beauvais à Gournay	Nord.	
25	1861	Senlis à Crépy.....		
26	1861	Soissons à Anor et à la frontière belge		
27	1862	Valenciennes à Aulnoye.....		
28	1862	Aulnoye à Anor		
29	1862	Lille à la frontière belge (Tournai).	M. Petyt.....	1883 ⁽¹⁾
30	1863	Dunkerque à la frontière belge vers Furnes.....		
31	1863	Lille à La Bassée.....		
32	1864	Lille à Valenciennes (Beuvrages)...		
33	1864	Arras à Etaples.....		
34	1865	La Bassée à Béthune.....	Cie des Mines de Béthune (devenue en 1865 Compagnie de Lille à Béthune et à Bully-Grenay)....	1876 ⁽²⁾
			Cie de Lille à Valenciennes	1875 ⁽³⁾
			MM. Raimbaux, Wattine, Fresson et de Fourment.....	1863
			Cie de Lille à Béthune et Bully-Grenay	1876
35	1866	Armentières à la frontière belge vers Ostende.....	Cie d'Ostende à Armentières.....	1884 ⁽⁴⁾
36	1869	Bouquemaison à Doullens.....	Cie du Chemin de fer de Frévent à Gamaches.....	1875
37	1869	Doullens à Gamaches.....	Nord.	1881
38	1869	Epehy à la limite du département de la Somme		
39	1869	Abancourt au Tréport.....		
40	1869	Béthune à Abbeville.....		
41	1869	Epinay-Luzarches.....		
42	1869	Lille à Comines.....	Cie du Nord-Est.....	1875 ⁽⁵⁾
43	1869	Tourcoing à Menin.....		1875 ⁽⁵⁾
44	1869	Gravelines à Watten.....		1875 ⁽⁵⁾
45	1869	Boulogne à St-Omer par Hesdigneul.		1875 ⁽⁵⁾
46	1871	St-Omer à Berguette par Arques...		1875 ⁽⁵⁾
47	1871	Berguette à Armentières.....	Cie de Lille à Valenciennes.....	1875 ⁽⁵⁾
48	1871	Dunkerque à Calais.....		1875 ⁽⁵⁾
49	1871	Somain à Roubaix et à Tourcoing..		1875 ⁽⁵⁾
50	1871	Maubeuge à Fourmies et à Cousolre		1875 ⁽⁵⁾
51	1871	St-Amand à Blanc-Misseron.....		1875 ⁽⁶⁾
52	1871	St-Amand à la frontière belge vers Tournai		1875 ⁽⁶⁾

(1) Ligne rachetée par l'Etat en 1880, cédée à la Cie du Nord en 1883.

(2) Concession cédée à la Cie du Nord par un traité de 1876 ratifié par la Convention de 1883.

(3) Concession cédée à la Cie du Nord par un traité du 31 Déc. 1875 ratifié par la Convention de 1883.

(4) Ligne rachetée par l'Etat en 1881. Cédée en 1884 à la Cie du Nord.

(5) En vertu d'un traité passé le 17 Déc. 1875 avec la Cie du Nord-Est, la Cie du Nord était chargée de l'exploitation des anciennes lignes de ce réseau pendant toute la durée de la concession. Ce traité a été ratifié par la Convention de 1883.

(6) Les concessions de la Cie Lille à Valenciennes furent cédées à la Cie du Nord par un traité du 31 Déc. 1875, ratifié par la Convention de 1883.

N ^o d'ordre	DATE de concession	LIGNES	SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE	DATE d'incorporation définitive à la Cie du Chemin de fer du Nord
53	1872	Beuvrages à Bruay.....	Cie de Lille à Valenciennes.....	1875 ⁽⁴⁾
54	1872	St-Omer-en-Ch. à Abancourt.....		
55	1872	Gisors à Beauvais par St-Paul....		
56	1872	Breteuil-gare à Breteuil-ville.....		
57	1872	Rochy-Condé à St-Just.		
58	1872	Beauvais à Clermont par La Rue-St-Pierre.....		
59	1872	Clermont à Estrées-St-Denis,.....	Nord.	
60	1872	St-Just à la limite du département de la Somme ⁽²⁾		
61	1872	Montsoult à Amiens (Saleux).....		
62	1872	Cambrai à la frontière belge vers Dour.....		
63	1872	Chauny à Anizy-Pinon par Rond-d'Orléans ⁽³⁾		
64	1873	Epehy à Cambrai.....	Cie Picardie-Flandre.....	1879 ⁽⁴⁾
65	1873	Ermont à Valmondois.....	Nord.	
66	1873	Valenciennes à Douzies et Maubeuge	Cie de Lille à Valenciennes.....	1875 ⁽¹⁾
67	1873	Doullens à Arras.....	Banque franco-autrichienne hongroise.....	1875
68	1873	Frévent à Bouquemaison.....		1883 ⁽⁵⁾
69	1874	Don à Templeuve.....		1875 ⁽¹⁾
70	1874	Don à Hénin-Liétard.....	Cie de Lille à Valenciennes.....	1883 ⁽⁵⁾
71	1874	Denain à St-Amand.....		
72	1874	Docks de St-Ouen à La Plaine-St-Denis et raccordement.....		
73	1874	Ligne de Ceinture de Lille (de la la place de Dunkerque à la gare St-Sauveur).....	Nord.	
74	1875	Canaples à Amiens.....	Cie Frévent Gamaches.....	1875
75	1875	Cambrai à Douai.....	Cie de Picardie-Flandre.....	1879 ⁽⁴⁾
76	1875	Aubigny-au-Bac à Somain.....		1879 ⁽⁴⁾
77	1875	Douai à Orchies.....		
78	1875	Orchies à la frontière belge (Tournai).....	Nord.	
79	1875	Haubourdin à St-André.....	Cie de Lille à Valenciennes.....	1883 ⁽⁶⁾
80	1875	Amiens à La Ferté-Milon.....		
81	1875	Abbeville à Eu et au Tréport.....	Nord.	
82	1876	Bully-Grenay à Brias.....		
83	1876	Marcoing à Masnières.....	Cie de Picardie-Flandre.....	1879 ⁽⁴⁾
84	1877	Rivecourt à Ormoy-Villers.....	Nord.	

(1) Les concessions de la Cie Lille à Valenciennes furent cédées à la Cie du Nord par un traité du 31 Déc. 1875, ratifié par la convention de 1883.

(2) Ligne concédée à la Cie du Nord en 1872, rétrocédée à la Cie Picardie-Flandre en 1873, concession concédée à la Cie du Nord par traité du 20 Nov. 1879, ratifié par la Convention de 1883.

(3) Ligne concédée éventuellement au Nord-Est en 1869.

(4) Les concessions du réseau Picardie-Flandre furent cédées à la Cie du Nord par un traité du 20 Nov. 1879, ratifié par la Convention de 1883.

(5) Ces lignes ne furent pas construites par la Cie concessionnaire. Elles ont été concédées à la Cie du Nord en 1883.

(6) Ligne non construite rachetée par l'Etat.

N ^o d'ordre	DATE de concession	LIGNES	SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE	DATE d'incorporation définitive à la Cie du Chemin de fer du Nord	
85	1877	Estrés-St-Denis à Verberie	Nord.		
86	1877	Compiègne à Roye.....			
87	1883	Le Cateau à Laon.....			
88	1883	Thiant à Louches.....			
89	1883	Ormo y à Mareuil-sur-Ourcq.....			
90	1883	Laon à Liart.....			
91	1883	Armentières à Tourcoing.....			
92	1883	Compiègne à Soissons.....			
93	1883	Lens à Armentières.....			
94	1883	Valenciennes au Cateau.....			
95	1883	Busigny à Hirson.....			
LIGNES CONCÉDÉES APRÈS 1883					
96	1885	Voies des ports de Rouen.....	Nord.		
97	1888	Roubaix-Wattrelos à la frontière belge.....			
98	1889	Voies des ports de Calais.....			
99	1892	Raccordement de Stains-Pierrefitte			
100	1891	Voies des ports de Dunkerque			
	1893				
	1902				
101	1893	Avesnes à Sars-Poteries			
102	1897	Embranchements de Douai.....			
103	1899	Voies des ports de Boulogne.....			
104	1900	Voies des ports d'Arras.....			
105	1900	Guisse à Wim y et à Hirson			
106	1901	Roubaix à Tourcoing-les-Francis...			
107	1887	Voies des ports du Tréport.....			
	1902				
108	1904	St-Ouen à Ermont.....			
109	1904	Lens à Brebières.....			
110	1906	de Rivcourt à Aulnay-sous-Bois (ligne non achevée).....			

TABLEAU B

DATES D'OUVERTURE DES LIGNES A L'EXPLOITATION

No d'ordre	LIGNES	DATES D'OUVERTURE		
		Portion de ligne.	Voie unique.	Double voie.
1	Villers-Cotterêts à Port-aux-Perches.		1- 5-1838	
2	Amiens à Boulogne	Amiens à Abbeville		15- 3-1847
		Abbeville à Etaples		22-11-1847
		Etaples à Boulogne		17- 4-1847
		Paris à Epluches.....		1- 4-1846
		Epluches à Creil.....		20- 6-1846
3	Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes.....	Creil à Arras.....		20- 6-1845
		Arras à Douai, Lille, Tourcoing.....		1- 4-1846
		Douai à Valenciennes....		1- 4-1846
		Valenciennes à Blanc-M ^{on} .		1- 9-1846
4	Lille à Calais et à Dunkerque.....			1- 9-1848
		Creil à Compiègne		21-10-1847
		Compiègne à Noyon.....		28- 2-1849
5	Creil à Saint-Quentin	Noyon à Chauny.....		21-10-1849
		Chauny à Tergnier.....		1- 1-1850
		Tergnier à St-Quentin....		23- 5-1850
6	Saint-Quentin à Erquelines.....			21-10-1855
7	Tergnier à Laon et Reims			1- 9-1857
8	Creil à Beauvais.....			1- 9-1857
9	Busigny à Somain	Busigny à Cambrai-Annexe		15- 6-1858
		Cambrai-Annexe à Somain.		10-10-1857
10	Saint-Denis à Creil par Chantilly...	Quadruplement		
		St-Denis à Villiers-le-Bel..	1- 7-1907	10- 5-1859
		Villiers-le-Bel à Louvres..	12- 8-1907	10- 4-1908
		Louvres à La Chapelle en-Serval.....	10- 4-1908	
11	Hautmont à la frontière belge par Feignies			1- 7-1858
12	Noyelles à Saint-Valéry			5- 6-1858
13	Docks de St-Ouen à la Petite-Ceinture		7- 1-75	
14	Paris à Soissons.....	Paris à Sevrans		4- 6-1860
		Sevrans à Villers-Cotterêts.		31- 8-1861
		Villers-Cotterêts à Soissons		10-10-1861
15	Boulogne à Calais			7- 1-1867

No d'ordre	LIGNES	DATES D'OUVERTURE		
		Portion de ligne.	Voie unique.	Double voie.
16	Amiens à Tergnier.....	Amiens à Rosières..... Rosières à Nesle..... Nesle à Ham..... Ham à Tergnier..... Arras à Lens.....	1- 7-1867	5- 4-1878 1- 6-1878 5- 4-1878 7- 3-1878 4- 1-1862
17	Arras à Lens et à Hazebrouck et à Leforest.....	Lens à Béthune..... Béthune à Hazebrouck.... Lens à Leforest.....		15-10-1861 5- 9-1861 15-10-1860
18	Chantilly à Senlis.....		9- 8-1862	
19	Pontoise à St-Ouen-l'Aumône.....			1- 8-1863
20	Ermont à Argenteuil.....			1- 8-1863
21	Rouen à Amiens et à Clères.....			18- 4-1867
22	Embranchements de Ferrière-la-Gr ^{de}		1- 9-1885	
23	Violaines à Bully-Grenay.....		5-10-1862	
24	Beauvais à Gournay.....		4- 8-1870	
25	Senlis à Crépy-en-Valois.....		1- 7-1871	
26	Soissons à Anor et à la frontière belge.....	Soissons à Laon..... Laon à Dercy-M ^{rs} Dercy-M ^{rs} à Marle..... Marle à Vervins..... Vervins à Hirson..... Hirson à Anor..... Anor à Momignies.....	3- 1-1866 30-10-1869 30- 8-1870 30-10-1869 15-10-1868	23- 5-1881 29- 7-1881 18- 8-1881 10- 9-1881 11- 8-1881 20- 4-1881
27	Valenciennes à Aulnoye.....	Valenciennes au Quesnoy. Le Quesnoy à Aulnoye...	1- 9-1872	1-10-1881 7- 2-1881
28	Aulnoye à Anor.....	Aulnoye à Avesnes..... Avesnes à Anor.....	30-10-1869	18- 2-1881 21- 3-1881
29	Lille à la frontière belge par Baisieux.			1-12-1865
30	Dunkerque à la frontière belge vers Farnes.....		1- 7-1881	
31	Lille à La Bassée.....		11- 2-1876	10- 1-1894
32	Lille à Valenciennes par Beuvrages.	Lille à Orchies..... Orchies à Beuvrages..... Arras à St-Pol.....	27- 6-1870 1-10-1886 22-11-1875	6- 1-1893 15- 3-1904
33	Arras à Étaples.....	St-Pol à Montreuil..... Montreuil à Étaples.....	5- 8-1878 1-10-1875	
34	La Bassée à Béthune.....		25- 9-1872	
35	Armentières à la frontière belge vers Ostende.....		1-12-1883	
36	Bouquemaison à Doullens.....		15- 5-1876	
37	Doullens à Gamaches.....	Doullens à Longpré..... Longpré à Gamaches.....	11- 4-1874 1-12-1881	
38	Epehy à Roisel et Montdidier.....		16-11-1876	25- 2-1903

N ^o d'ordre	LIGNES	DATES D'OUVERTURE		
		Portion de ligne.	Voie unique.	Double voie.
39	Abancourt au Tréport.....	Abancourt à Aumale.....	14- 8-1873	1916 26- 6-1903
		Aumale à Longroy.....	14- 8-1873	
		Longroy à Eu.....	1-11-1881	
40	Béthune à Abbeville.....	Béthune à St-Pol.....	22-11-1875	1- 8-1882
		St-Pol à Frévent.....	15- 5-1876	
		Frévent à Abbeville.....	1- 7-1879	
41	Epinay à Luzarches.....	Epinay à Montsoul.....	5- 4-1877	1- 8-1882
		Montsoul à Luzarches...	1- 5-1880	
			1-12-1882	
42	Lille à Comines.....		6-10-1879	7- 6-1915 1- 9-1904
43	Tourcoing à Menin.....		11- 2-1876	
44	Gravelines à Watten.....		1- 6-1874	
45	Boulogne à St-Omer par Hesdigneul.		2- 9-1878	7- 6-1915 1- 9-1904
46	St-Omer à Berguette par Arques...		11- 2-1876	
47	Berguette à Armentières.....		10- 8-1876	
48	Dunkerque à Calais.....		24-12-1874	1- 9-1904
49	Somain à Roubaix et à Tourcoing..	Somain à Orchies.....	15- 5-1878	
		Orchies à Tourcoing.....	1- 9-1885	
50	Maubeuge à Fourmies et à Cousolre.	Maubeuge à Fourmies....	3-10-1885	1916
		Ferrière à Cousolre.....	20- 7-1875	
			1-10-1880	
51	St-Amand à Blanc-Misseron.....		1-10-1878	1916
52	St-Amand à la frontière belge vers Tournai.....		1- 7-1875	
53	Beuvrages à Bruay.....		10- 7-1875	
54	St-Omer-en-Chê à Abancourt.....		15- 7-1875	1- 8-1882
55	Gisors à Beauvais.....		10-10-1876	
56	Breteuil-Gare à Breteuil-Ville.....		11- 2-1878	
57	Rochy-Condé à St-Just.....		15- 4-1879	1- 8-1882
58	Beauvais à Clermont par Rochy-Condé et La Rue-St-Pierre.....		25- 7-1875	
59	Clermont à Estrées-St-Denis.....		5- 4-1877	
60	St-Just à Montdidier.....	Montsoul à Beaumont...	1- 7-1875	1- 6-1893
		Beaumont à Méru.....	15- 4-1876	
		Méru à Beauvais.....	1- 7-1875	
61	Montsoul à Amiens par Saleux.....	Beauvais à St-Omer.....	15- 4-1876	1- 6-1893
		St-Omer à Conty.....	12- 8-1874	
		Conty à Saleux.....	10- 8-1876	
62	Cambrai à la frontière belge vers Dour.....	Cambrai au Quesnoy.....	1-11-1881	3- 9-1909 24- 5-1889
		Le Quesnoy à Bavay.....	20- 8-1882	
		Bavay à Roisin.....	5- 1-1860	
63	Chauny à Anizy-Pinon par Rond d'Orléans.....	Chauny à Rond d'Orléans.	1- 5-1882	3- 9-1909 24- 5-1889
		Rond d'Orléans à Anizy..	16-11-1876	
64	Epehy à Cambrai.....		26- 8-1876	
65	Ermont à Valmondois.....			

N ^o d'ordre	LIGNES	DATES D'OUVERTURE		
		Portion de ligne.	Voie unique.	Double voie.
66	Valenciennes à Douzies et à Maubeuge.....	Valenciennes à Bavay.... Bavay à Douzies.....	9- 2-1880 6- 9-1880	
67	Doullens à Arras.....		15- 5-1876	
68	Frévent à Bouquemaison.....		15- 5-1876	
69	Don à Templeuve.....	Don à Seclin..... Seclin à Templeuve.....	10- 1-1894	30- 9-1921
70	Don à Hénin-Liétard.....		3-11-1872	
71	Denain à St-Amand.....		15- 1-1896	
72	Docks de St-Ouen à La Plaine.....		8- 1-1877	
73	Ligne de Ceinture de Lille.....		5-11-1877	
74	Canaples à Amiens.....		15-10-1877	
75	Cambrai à Douai.....	Cambrai à Aubigny..... Aubigny à Arleux..... Arleux à Douai.....	6- 8-1881	14-10-1907 16- 9-1907 27- 5-1907
76	Aubigny-au-Bac à Somain.....		15- 6-1882	
77	Douai à Orchies.....		11-12-1880	
78	Orchies à la frontière belge vers Tournai.....		20-12-1880	
79	Haubourdin à St-André.....		11- 7-1896	29- 8-1921 1- 6-1882
80	Amiens à La Ferté-Milon.....	Longueau à Estrées-St-Di. Estrées à Compiègne..... Compiègne à Villers-Cot- terêts.....	12- 5-1880 20- 1-1884	
81	Abbeville au Tréport.....		4-12-1882	1916
82	Bully-Grenay à Brias.....		1-10-1878	
83	Marcoing à Masnières.....		10-11-1879	
84	Rivecourt à Ormoy.....			1- 8-1882
85	Estrées St-Di à Verberie.....			1- 8-1882
86	Compiègne à Roye.....			4- 7-1881
87	Le Cateau à Laon.....	Le Cateau à Wassigny... Wassigny à Guise..... Guise à Sains-Richaumont. Sains à Laon.....	1- 4-1892 1- 9-1896 1- 6-1892 20- 8-1888	
88	Prouvy-Thiant à Louches.....	Prouvy à Denain..... Denain à Louches.....	10- 8-1888 20- 9-1894	10- 8-1888 3- 9-1903
89	Ormoy à Marcuil-s-Ouercq.....			
90	Laon à Liart.....	Laon à Rozoy-sur-Serre.. Rozoy à Liart.....		3-11-1888 10- 7-1893
91	Armentières à Tourcoing.....		1-12-1883	
92	Compiègne à Soissons.....			9- 6-1881
93	Lens à Armentières.....	Lens à Don-Sainghin.... Don à Wavrin..... Wavrin à Armentières...	1-12-1882 11- 2-1878 1- 2-1884	10- 1-1894
94	Valenciennes au Cateau.....	Prouvy à Solesmes..... Solesmes à Le Cateau....	1-11-1884 1-12-1883	

N ^o d'ordre	LIGNES	DATES D'OUVERTURE		
		Portion de ligne.	Voie unique.	Double voie.
95	Busigny à Hirson.....			10- 5-1885
96	Voies des ports de Rouen.....		1885	
97	Roubaix-Wattrelos à la frontière belge.....		1- 5-1889	
98	Voies des ports de Calais.....			6- 6-1889
99	Raccordement de Pierrefitte-Stains.			24-11-1884
100	Voies des ports de Dunkerque.....		1891-1893-1902	
101	Avesnes à Sars-Poteries.....		20 -7-1901	
102	Embranchements de Douai.....		1897	
103	Voies des ports de Boulogne.....		1899	
104	Voies des ports d'Arras.....		1900	
105	Guisse à Wimpy et Hirson.....		1910	
106	Roubaix à Tourcoing-les-Francis....		1- 6-1899	
107	Voies des ports du Tréport.....		1887-1902	
108	St-Ouen à Ermont			1- 7-1908
109	Lens à Brebières.....		10-10-1910	6- 1-1911
110	Bifurcation de Rivecourt à Aulnay.	(Ligne non achevée).		

TABLEAU C

INDEX ALPHABÉTIQUE DES LIGNES

LIGNES	NUMÉRO d'ordre	LIGNES	NUMÉRO d'ordre
Abancourt au Tréport.....	39	Chauny à Anizy-Pinon.....	63
Abbeville au Tréport.....	81	Clermont à Estrées-St-Denis.....	59
Amiens à Boulogne.....	2	Compiègne à Soissons.....	92
Amiens à Tergnier.....	16	Compiègne à Roye.....	86
Amiens à La Ferté-Milon.....	80	Creil à St-Quentin.....	5
Armentières à la frontière belge vers Ostende.....	35	Creil à Beauvais.....	8
Armentières à Tourcoing.....	91	Denain à St-Amand.....	71
Arras à Lens, Hazebrouck et Leforest.....	17	Docks-St-Ouen à la Petite-Ceinture.....	13
Arras à Étaples.....	33	Docks-St-Ouen à La Plaine.....	72
Aubigny-au-Bac à Somain.....	76	Don à Templeuve.....	69
Aulnoye à Anor.....	28	Don à Hénin-Liétard.....	70
Avesnes à Sars-Poteries.....	101	Douai à Orchies.....	77
Beauvais à Gournay.....	24	Doullens à Gamaches.....	37
Beauvais à Clermont.....	58	Doullens à Arras.....	67
Berguette à Armentières.....	47	Dunkerque à Calais.....	48
Béthune à Abbeville.....	40	Dunkerque à la frontière belge vers Furnes.....	30
Beuvrages à Bruay.....	53	Embranch ^{ts} de Ferrière-la-Grande.....	22
Bif ^m de Rivecourt à Aulnay.....	110	Enbranchements de Douai.....	102
Boulogne à Calais.....	15	Epéhy à Roisel et Montdidier.....	38
Boulogne à St-Omer.....	45	Epéhy à Cambrai.....	64
Bouquemaïson à Doullens.....	36	Epinay à Luzarches.....	41
Breteuil-Gare à Breteuil-Ville.....	56	Ermont à Argenteuil.....	20
Bully-Grenay à Brias.....	82	Ermont à Valmondois.....	65
Busigny à Somain.....	9	Estrées-St-Denis à Verberie.....	85
Busigny à Hirson.....	95	Frévent à Bouquemaïson.....	68
Cambrai à la frontière vers Dour..	62	Gisors à Beauvais.....	55
Cambrai à Douai.....	75	Gravelines à Watten.....	44
Canaples à Amiens.....	74	Guise à Wimpy et Hirson.....	105
Chantilly à Senlis.....	18		

LIGNES	NUMÉRO d'ordre	LIGNES	NUMÉRO d'ordre
Haubourdin à St-André.....	79	Rochy-Condé à St-Just.....	57
Hautmont à la frontière belge par Feignies	11	Roubaix à Tourcoing-les-Francis... 106	
La Bassée à Béthune.....	34	Roubaix-Wattrelos à la front ^{re} belge 97	
Laon à Liart	90	Rouen à Amiens et à Clères.....	21
Le Cateau à Laon.....	87	St-Amand à Blanc-Misseron.....	51
Lens à Armentières.....	93	St-Amand à la frontière belge vers Tournai	52
Lens à Brebières.....	109	St-Denis à Creil par Chantilly.....	10
Ligne de Ceinture de Lille.....	73	St-Just à Montdidier.....	60
Lille à Calais et Dunkerque.....	4	St-Omer à Berguette par Arques... 46	
Lille à la front ^{re} belge par Baisieux 29		St-Omer-en-Chaussée à Abancourt. 54	
Lille à La Bassée.....	31	St-Ouen à Ermont	108
Lille à Valenciennes par Beuvrages 32		St-Quentin à Erquelines.....	6
Lille à Comines.....	42	Soulis à Crépy-en-Valois.....	25
Marcoing à Masnières.....	83	Soissons à Anor et à front ^{re} belge. 26	
Maubeuge à Fournies et Cousolre. 50		Somain à Roubaix et à Tourcoing.. 49	
Montsoult à Amiens par Saleux.... 61		Tergnier à Laon et Reims	7
Noyelles à St-Valéry	12	Tourcoing à Menin.....	43
Orchies à la frontière belge vers Tournai.....	78	Valenciennes à Aulnoye.....	27
Ormy à Mareuil-sur-Oureq.....	89	Valenciennes à Douzies et Maubeuge 66	
Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes.....	3	Valenciennes au Cateau.....	94
Paris à Soissons.....	14	Villers-Cotterêts à Port-aux-Perches 1	
Pontoise à St-Ouen-l'Aumone.....	19	Violaines à Bully-Grenay.....	23
Prouvy-Thiant à Louches.....	88	Voies des ports de Rouen.....	96
Raccord ^t de Pierrefitte-Stains.....	99	— de Calais.....	98
Rivecourt à Ormy.....	84	— de Dunkerque.....	100
		— de Boulogne.....	103
		— d'Arras.....	104
		— du Tréport.....	107

TABLEAU D

TABLEAU DE LA PROGRESSION DU TRAFIC ET DES RECETTES DE 1851 A 1929

ANNÉES	LONGUEURS		TONNAGE P.V.			NOMBRE de Voyageurs
	de lignes concedées	de lignes exploitées	Marchandises ordinaires	Houille et Coke	TOTAL	
	1	2	3	4	5	
	Km.	Km.	T.	T.	T.	Millions
1851.....	585	647	400.000	200.000	600.000	4
1860.....	1.571	967	2.100.000	1.900.000	4.000.000	7,7
1883.....	3.395	3.095	10.600.000	8.200.000	18.800.000	28
1913.....	3.840	3.840	31.300.000	19.300.000	50.600.000	115,0
1929.....	3.830	3.830	40.800.000	27.600.000	68.400.000	151,4

	RECETTES P. V.	RECETTES VOYAGEURS	RECETTES G. V.	RECETTES Diverses G.V., P.V. et Produits divers A.C.	TOTAL des Recettes (impôt déduit)	
	8	9	10	11	12	
	Millions	Millions	Millions	Millions	Millions	
1851.....	8,2	13,7	3	0,3	25,2	
1860.....	34,6	19,6	5,7	0,6	60,5	
1883.....	108,1	49,7	11,3	4,1	173,2	
1913.....	191,1	107,2	30,7	7,3	336,3	
1929 {	Nues.....	382,1	144,5	53	19,8	599,4
	Majorées	1.793,9	491,3	213,9	101,2	2.600,3
	Majorées en frs-or (4,9249).....	364,2	99,8	43,4	20,6	528

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	9
-------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

FORMATION HISTORIQUE DU RÉSEAU DU NORD.....	13
CHAPITRE I. — Sous la monarchie de Juillet.....	16
CHAPITRE II. — La Seconde République.....	21
CHAPITRE III. — L'Empire : 1852-1870.....	26
CHAPITRE IV. — La Troisième République : 1870-1932.....	34
Les Conventions de 1883.....	39
1883 - 1914.....	42
Le Réseau du Nord pendant la guerre 1914-18.....	50
La Convention de 1921.....	56
1922 - 1932.....	58

DEUXIÈME PARTIE

LE RÔLE ET L'ACTIVITÉ DU RÉSEAU DU NORD.....	63
CHAPITRE I. — L'utilité du Réseau du Nord en face de l'évolution des transports.....	65
CHAPITRE II. — Le point de vue social.....	69
CHAPITRE III. — Les résultats financiers du Nord.....	81
§ I. — Discussion théorique sur les résultats financiers des moyens de transport.....	81
a) Le Chemin de fer.....	81
b) Les Canaux.....	84
c) L'Avion.....	84
d) L'Automobile.....	85
§ II. — Les résultats financiers de la Compagnie du Nord.....	87

TROISIÈME PARTIE

LE RÔLE ÉCONOMIQUE DU RÉSEAU DU NORD EN FACE DE L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS.....	91
CHAPITRE I. — Considérations générales économiques sur le pro- blème du Rail et de la Route.....	92

§ I. — Evolution des transports par route et par chemin de fer	92
§ II. — Les avantages et les inconvénients du Chemin de fer et de l'Automobile.....	103
Critiques : Thèse des Chemins de fer.....	103
Thèse de l'Automobile.....	106
§ III. — La concurrence. — Ses diverses formes.....	107
CHAPITRE II — Aspect juridique du problème du rail et de la route	115
CHAPITRE III. — Rôle actuel du Chemin de fer et de l'Automobile dans l'activité économique.....	123
§ I. — Idée générale.....	123
§ II. — De la concentration dans les transports.....	124
§ III. — Répartition des marchandises, des voyageurs entre le rail et la route.....	125
a) Transports de marchandises.....	125
b) Transports de voyageurs.....	128
§ IV. — Intervention de l'Etat en matière de transport.....	131
§ V. — Influence des chemins de fer et des routes sur la circulation des échanges.....	132
§ VI. — Influence du chemin de fer et des routes sur la répartition des richesses.....	136
CHAPITRE IV. — L'intrusion de l'automobile sur le Réseau du Nord	139
§ I. — Circulation des automobiles des particuliers et des entreprises privées.....	139
§ II. — Les services automobiles du Chemin de fer du Nord.....	140
§ III. — Le Tourisme dans le Nord.....	146
CONCLUSION.....	151
ANNEXES. — Répertoire des lignes dans l'ordre chronologique.....	155
Dates d'ouverture des lignes à l'exploitation.....	159
Index alphabétique des lignes.....	164
Tableau de la progression du trafic de 1851 à 1929.....	166

